

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE
HISTORIQUE ET ÉCONOMIQUE
SUR
L'INSCRIPTION MARITIME

PAR

Jacques CAPTIER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 14 Décembre 1907, à 2 h. 1/2

Président : M. THALLER, professeur

Suffragants { *MM. LARNAUDE, professeur*
SOUCHON, professeur

PARIS (5°)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1907

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

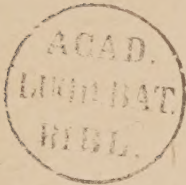
ÉTUDE
HISTORIQUE ET ÉCONOMIQUE
SUR
L'INSCRIPTION MARITIME

PAR
Jacques CAPTIER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 14 Décembre 1907, à 2 h. 1/2

Président : M. THALLER, professeur
Suffragants { MM. LARNAUDE, professeur
SOUCHON, professeur



PARIS (5°)
V. GIARD & E. BRIÈRE
LIBRAIRES-ÉDITEURS
16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1907



Digitized by the Internet Archive
in 2026

ÉTUDE

HISTORIQUE ET ÉCONOMIQUE

SUR

L'INSCRIPTION MARITIME

INTRODUCTION

Le recrutement des équipages de notre flotte de guerre est une question dont l'importance n'échappe à personne. Il faut, tout en ménageant nos ressources budgétaires, les intérêts des armateurs et ceux des gens de mer, assurer à la marine de l'Etat le personnel indispensable, qu'aujourd'hui encore lui procure l'Inscription maritime. Cette institution, dès longtemps critiquée, reste en butte aux attaques de tout un parti de réformateurs. On lui reproche de ne répondre à aucune des fins pour lesquelles elle a été créée : inutile à la marine de guerre comme n'étant plus en harmonie avec notre matériel moderne depuis la substitution des vaisseaux à vapeur aux navires à voiles, elle est une cause de décadence pour notre commerce par suite des obligations imposées aux armateurs relativement à la composition de leurs équipages. Les uns

ajoutent : elle soumet les inscrits à un régime spécial et les astreint à fournir à l'Etat un service plus long et plus pénible que celui des autres citoyens, cette disproportion est choquante dans un pays aux tendances égalitaires comme le nôtre ; d'autres, au contraire, crient au privilège, affirment que les inscrits jouissent d'une situation particulièrement favorable, mais désastreuse pour nos finances en raison des demi-soldes et pensions qui leur sont payées. Si ces critiques sont fondées, si l'Inscription maritime a fait une faillite aussi complète, comment et pourquoi subsiste-t-elle encore ? On la respecte, répliquent ses adversaires, par pure routine, par simple tradition historique, on en est resté aux beaux jours du siècle de Louis XIV, les besoins ne sont plus les mêmes, tout est changé, mais on croirait porter une main sacrilège sur l'œuvre du grand Colbert en touchant à l'Inscription maritime.

Pour juger ce débat avec l'impartialité désirable, nous allons examiner, à l'aide de documents authentiques, de quelle manière s'est opéré le recrutement des matelots de la marine de guerre sous l'ancienne monarchie. Nous rechercherons les origines de l'Inscription maritime, nous déterminerons la part qui incombe à Colbert dans cette institution, nous en suivrons le développement au cours du XVIII^e et du XIX^e siècle, nous étudierons les modifications qui y ont été apportées, nous verrons enfin ce qu'il y a d'exact dans les critiques qu'on lui adresse et les mesures à prendre pour sauvegarder à la fois les intérêts de la défense nationale, de la marine marchande et des inscrits eux-mêmes.

CHAPITRE I

LE RECRUTEMENT DES EQUIPAGES DE LA FLOTTE AVANT COLBERT

Les origines.

- I. Les origines. — Premières tentatives pour constituer une marine de guerre. — Divers modes de recrutement des équipages avant Richelieu.
- II. Le recrutement des équipages de la flotte sous Richelieu et Mazarin. — Lamentable état de la marine de guerre au début du règne de Louis XIII. — Richelieu s'efforce de la réorganiser. — Edit de 1627 prescrivant un recensement des gens de mer. — Inspection de d'Infreville sur l'Océan et d'Henri de Séguiran sur la Méditerranée. — Répulsion des matelots pour le service du roi. — Essai de création d'équipages permanents. — Vie des matelots à bord : discipline, hygiène, nourriture, solde. — Triste condition des gens de mer. — Tentatives pour l'améliorer. — Inefficacité de ces mesures. — Obligation de pratiquer la presse.

C'est seulement sous le règne de Louis XIII que se pose d'une manière précise le problème du recrutement des matelots pour la marine militaire, car, à propre-

ment parler, elle ne remonte pas au delà de cette époque en tant qu'institution d'Etat ayant un caractère permanent. Les rois de France avaient dû longtemps auparavant équiper des vaisseaux pour combattre sur mer ; mais si des princes éclairés, secondés par d'habiles amiraux, avaient tenté de constituer une flotte de guerre, cet établissement avait eu une durée éphémère et avait disparu avec eux. On ne peut compter comme marine nationale les nefs employées lors des croisades ; c'étaient surtout des bâtiments de transport et d'ailleurs elles avaient été louées aux Vénitiens et aux Génois. Philippe III avait bien rassemblé une flotte à Narbonne, lors de la guerre d'Aragon (1285-1291) (1) ; mais elle disparut vite. Le premier, Philippe-le-Bel, fit de sérieux efforts pour l'organisation de la marine royale, construisant à ses frais des vaisseaux, ou en achetant ; et, dès 1295, il en aurait possédé treize : sept à Rouen, cinq à La Rochelle ou à La Réole, et un à Calais. En outre, par traité conclu au mois d'août 1294, Guillaume de Mar, viguier d'Aigues-Mortes, s'était engagé à entretenir 30 galées en Provence (2). Sous Philippe VI, plus des trois cinquièmes des bâtiments qui prirent part à la bataille de l'Ecluse étaient Français (3). Charles V imprima une grande activité aux ports de Dieppe, de

(1) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. I, p. 190.

(2) Charles Jourdain, *Les commencements de la marine militaire sous Philippe-le-Bel* (*Revue des questions historiques*, livraison du 1^{er} octobre 1880, p. 398).

(3) Dufourmantelle, *La marine militaire en France au commencement de la guerre de Cent ans* (*Le Spectateur militaire*, 1878, p. 380).

Honfleur et au Clos des galées de Rouen ; il en sortit tout un matériel nouveau qui permit à Jean de Vienne de lutter victorieusement contre les forces navales de l'Angleterre, et disparut au milieu des effroyables désastres du règne de Charles VI (1). La réunion définitive de la Provence au domaine de la couronne (1486) et le mariage de Charles VIII avec Anne de Bretagne (1491) augmentèrent de deux belles provinces l'étendue de nos côtes et attirèrent forcément l'attention du pouvoir royal vers les choses de la mer. Charles VIII et Louis XII armèrent des flottes ; le premier pour coopérer à l'expédition de Naples, le second pour intervenir en Orient et dans ses démêlés avec la Sainte-Ligue ; mais rien de définitif ne fut encore créé. Enfin François I^{er} jeta les bases d'une véritable administration navale établie en partie double, l'une pour le Ponant (ou Océan), l'autre pour le Levant (ou Méditerranée) (2) ; il entretint des escadres qui s'illustrèrent au cours de sa rivalité avec Charles-Quint. Cette marine, en proie à l'anarchie et à la concussion, fut léguée à Henri II dans un état lamentable (3) ; celui-ci, comprenant admirablement le rôle qui lui était dévolu, s'empessa de la restaurer et d'en accroître la puissance ; bientôt il eut un outillage d'un remarquable perfectionnement ; ses indignes successeurs le laissèrent tomber dans un complet dépérissement.

(1) Terrier de Loray, *Jean de Vienne, amiral de France*, 1344-1396.

(2) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. II, p. 454.

(3) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. III, p. 453.

Entre ces époques d'activité maritime, on trouve de longues périodes où nos rois ne possèdent aucune organisation navale permanente. Si quelque expédition devient nécessaire, on se procure des bâtiments un peu partout, les grands vassaux de la couronne en fournissent (1), les provinces et les villes maritimes en prêtent au roi (2), ou encore on en loue aux étrangers, aux Vénitiens, aux Génois, aux Portugais. Dans ces diverses hypothèses, tout était livré à la fois, matériel et personnel. Parfois cependant, pour manœuvrer ses propres bateaux, le roi prend des engagés volontaires à sa solde (3) et leur accorde en outre certains privilèges, par exemple l'exemption de la taille pendant la durée de leur engagement (4), du guet, de la garde, des logements de guerre, de la corvée, de la tutelle, de la curatelle, etc., (5) et aussi des récompenses exceptionnelles, des primes et des pensions. De plus, « le roi avait le droit de faire la levée en masse, c'est-à-dire de convoquer tous les hommes des provinces maritimes pour le

(1) Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, Introduction, xii.

(2) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, I, 495 ; II, 329, 348, 363, 375 ; III, 79, 172, 435. — Terrier de Loray, *Jean de Vienne, amiral de France, 1344-1396*, p. 70.

(3) Dufourmantelle, *La marine militaire en France au commencement de la guerre de Cent ans* (*Le Spectateur militaire*, mai 1878, p. 225).

(4) Spont, *La marine française sous le règne de Charles VIII* (*Revue des questions historiques*, 1894, I, p. 417).

(5) Dufourmantelle, *La marine militaire en France au commencement de la guerre de Cent ans* (*Le Spectateur militaire*, mai 1878, p. 239-240).

service des flottes en vertu de l'arrière-ban » (1). Si les hommes ne se présentaient pas spontanément, on les racolait de force, on organisait contre eux la presse (2) et on les requérait d'embarquer sous peine de la hart (3). Enfin le roi pouvait soudoyer, même pour les faire servir sur des bâtiments français, des mercenaires étrangers (4).

A signaler comme fait curieux l'existence, sous le règne de Louis XI, de confréries de marins qui assumaient, à des conditions peu onéreuses pour le roi, le service de sa flotte. Il était donné six pipes de vin de rente aux « maîtres mariniers, pilotes navigans, gabarriers, et autres confrères de la confrairie de Notre-Dame de Montesez près La Roque de Thau, pour estre dispenséz le jour de la solempnité de ladite confrairie. Et voulons en outre qu'ils puissent porter doreesnavant leurs vestures en habillement de blanc et de rouge à nostre devise ». Outre la faveur, généreusement accordée à ces pauvres gens, de fournir eux-mêmes leur uniforme, le roi ajoutait le privilège de passer les gens d'une rive de la Gironde à l'autre. Une autre corpora-

(1) Dufourmantelle, *La marine militaire en France au commencement de la guerre de Cent ans* (*Le Spectateur militaire*, mai 1878, p. 225). M. Dufourmantelle voit dans le droit royal de l'arrière-ban la lointaine origine de l'Inscription maritime.

(2) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, II, 91.

(3) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, II, 384.

(4) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, I, 190. — A. Spont, *La marine française sous le règne de Charles VIII* (*Revue des questions historiques*, 1894, I, p. 387).

tion du même genre avait été fondée à Honfleur en 1457 (1).

Sous le règne de Henri II, nous voyons apparaître pour la première fois en France un projet d'enrôlement général des matelots, simple programme sans doute, mais extrêmement curieux néanmoins, car il éveille en nous l'idée, et nous rappelle jusqu'au nom, de notre Inscription maritime. Ce plan est exposé dans la *Stolonomie*, ouvrage anonyme, dédié à Henri II, et dont l'auteur propose d'instituer la « description » des matelots par toute la côte méditerranéenne, de Narbonne à Antibes ; elle devait fournir, moyennant « certaine paye par manière d'entretienement » en temps de paix, des hommes prêts à marcher au moindre signal (2) ; ainsi les matelots seraient toujours à la disposition du roi et en compensation de cette obligation, on leur verserait une certaine indemnité ou demi-solde. Si ce régime avait été dès lors appliqué, Philippe Strozzi, qui peut-être fut l'auteur de ce mémoire, n'eût pas eu tant de peine pour rassembler les équipages de ses vaisseaux, lors de l'armement de 1582 (3).

Il faut d'ailleurs remarquer que les matelots ne combattaient pas, du moins ordinairement : cette tâche incombait à des soldats de l'armée de terre, embarqués

(1) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, II, p. 347.

(2) Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, III, p. 462 et aussi dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1905, p. 633.

(3) MM. Charles et Paul Bréard ont publié le récit de l'expédition navale de 1582 et les pièces relatives à cet armement, *Documents relatifs à la marine normande*, pp. 227 et suivantes.

sur le vaisseau, que les marins avaient mission de conduire, en accomplissant toutes les manœuvres propres à le faire voguer ; cela permettait d'employer un moins nombreux équipage. Il était plus restreint encore à bord des galères ; il se réduisait aux hommes indispensables à guider le navire et était entièrement distinct de la chiourme, c'est-à-dire de l'équipe de rameurs, composée d'esclaves, turcs, maures ou barbaresques pour la plupart, et de criminels condamnés par les tribunaux à expier ainsi leurs forfaits. On y comptait cependant quelques hommes libres, les *buonevoglie*, vagabonds, gens sans aveu, appartenant aux plus basses classes de la société, qui volontairement se résignaient à cette abjecte servitude ; leur nombre ne cessa de diminuer (1). La marine à rames était d'ailleurs absolument indépendante de la marine à voiles, et formait un corps à part.

II. — *Le recrutement des équipages de la flotte sous Richelieu et Mazarin.*

Un prince aussi éclairé que Henri IV ne pouvait manquer d'essayer une restauration de la marine royale, complètement abandonnée par les successeurs de Henri II. Il annonçait de grandes choses : « il parlait de nettoyer les îles d'Hyères des pirates, d'y établir des chantiers maritimes, de créer une puissante ma-

(1) Jurien de la Gravière, *Les derniers jours de la marine à rames*, chap. II.

rine » (1), mais il n'eut pas le loisir de mettre à exécution ces beaux projets. Aussi, non seulement les Anglais se permettaient de faire subir tous les affronts au pavillon royal (2), mais les corsaires d'Alger eux-mêmes, sûrs de l'impunité, non contents d'avoir détruit le bastion de France, « saisirent des navires français, emmenèrent les matelots et les passagers et débarquèrent même sur les côtes de Provence et de Languedoc pour y faire des esclaves » (3). Leur audace ne connaissait plus de bornes et les Marseillais furent obligés d'équiper des vaisseaux en guerre pour assurer leur sécurité.

Au début de son règne, Louis XIII n'avait pas un seul vaisseau, tant la marine avait été délaissée (4), mais le cardinal de Richelieu avait senti, lors du siège de La Rochelle, la nécessité d'avoir une flotte. Il ne s'agissait pas seulement de contenir les Protestants, il fallait se mettre en mesure de résister à l'Angleterre qui prétendait à la souveraineté de la mer ; s'opposer aux desseins des Espagnols en traversant leurs entreprises et enfin contraindre Alger, Tunis et toute la côte de Barbarie à respecter et à craindre la puissance du roi de France (5). Ces diverses mesures contribueraient à développer notre commerce en lui assurant la sé-

(1) E. Lavisse, *Histoire de France*, t. VI, II, p. 82.

(2) *Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu*, 2^e partie, ch. IX, sect. V.

(3) E. Lavisse, *Histoire de France*, t. VI, II, p. 81.

(4) *Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu*, 1^{re} partie, ch. I.

(5) *Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu*, 2^e partie, ch. IX.

curité. Le grand cardinal considérait le négoce non-seulement comme avantageux, mais comme indispensable ; en particulier « il nous conserve beaucoup de matelots utiles dans la Paix et nécessaires dans la Guerre » (1) et « qui jusqu'à présent ont été chercher Emploi chez nos Ennemis pour n'en trouver pas en leur Pays (2) ».

Dès 1624, une ordonnance contresignée par l'amiral duc Henri de Montmorenci, avait prescrit de dresser des états mentionnant les noms, surnoms et demeures de tous les capitaines, maîtres et pilotes de navires (3). En 1626, Richelieu, pour avoir ses coudées franches, racheta la charge d'amiral de France et s'en fit décerner les attributions sous le titre de grand maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce. L'année suivante (1627) parut un édit (4) pour la réorganisation de la marine ; le roi annonce sa résolution de rétablir le commerce maritime et d'affermir tellement cet établissement qu'il puisse subsister à jamais sans pouvoir être interrompu par aucun accident venant de la malice des hommes. Dans ce but, il se propose d'entretenir d'une façon permanente quarante-cinq vaisseaux du port de quatre à cinq cents tonneaux. Ce n'est pas tout d'avoir des navires, il faut des hommes pour les monter ;

(1) *Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu*, 2^e partie, ch. ix, sect. VI.

(2) *Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu*, 2^e partie, ch. ix, sect. VI.

(3) Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1886, p. 259).

(4) Bibl. nat. mss. 500 Colbert, 203, fol. 87.

le roi veut connaître exactement le nombre de matelots dont il peut disposer en cas de nécessité et l'édit prescrit un recensement des gens de mer : « Nous voulons qu'en la présence de notre Procureur et de ceux qui seront commis à ceste fin les Juges dressent dorénavant par chacun an au mois de decembre sans prendre aucune taxe ny vacation, ung estat certain, contenant les noms, surnoms et la demeure de tous les Capitaines, Maitres conducteurs, Pilottes, charpentiers, callefacteurs, Canonniers, matelotz, mariniers, Manouvriers et tous les hommes qui font profession du mestier de la mer Residant en l'estendue de leur ressort Jurisdiction ». On se préoccupe de faire rentrer dans le Royaume tous les « Subietz qui font profession daller sur la mer » et qui « se sont retirez faucte d'employ chez les estrangers et se sont mis à leurs gaiges ». Maintenant le commerce va devenir florissant, grâce à la protection royale, le travail ne manquera pas ; des publications sont ordonnées pour porter ce nouvel état de choses à la connaissance des intéressés et leur enjoindre « sur peyne de confiscation de corps et de biens » de réintégrer leurs anciens domiciles dans les six mois. L'instruction professionnelle ne sera pas négligée ; afin de la propager, le roi entretiendra à ses dépens des « pilottes experimentez » et même « ung pilotte ydrographe » qui, trois fois la semaine, feront des cours publics et gratuits sur l'art de la navigation. Des écoles de canonnage seront créées ; 150 matelots âgés de 16 à 20 ans et comptant déjà cinq à six ans à la mer seront admis trois fois la semaine à bord des escadres, où l'on fera l'exercice du canon ; dix livres par an leur seront attribuées et en outre on décernera des prix d'une va-

leur de 12 écus, ces prix consisteront en « drapz pour habiller ceux qui les gagneront ». Les consuls, échevins et habitants des villes maritimes sont incités à fonder, à l'exemple du roi, des écoles d'hydrographie et des concours pour les jours de fêtes et dimanches.

Le résultat de cet édit fut nul très vraisemblablement puisque, deux ans après, en janvier 1629, la célèbre ordonnance, connue sous le nom de Code Michaut (1), vint en renouveler les principales dispositions.

D'ailleurs Richelieu voulut être exactement informé de tout ce qui touchait à la marine. Le 31 mai 1629 (2), il envoya Louis le Roux d'Infreville, en qualité de commissaire général de la marine, sur les côtes du Ponant pour procéder à une inspection générale; les conclusions du rapport rédigé par d'Infreville, le 23 mars 1631, étaient peu rassurantes, spécialement en ce qui concernait la population maritime. Beaucoup de matelots avaient émigré par suite de l'insécurité dans laquelle ils vivaient sur nos côtes, insécurité causée par les exactions des seigneurs riverains et le manque de protection contre les pirates. Il n'y avait pas plus de 5.630 matelots disponibles (non compris 60 capitaines, 46 patrons de barques, 500 maîtres d'équipage, 820 charpentiers et 200 canonniers). Dans la Méditerranée, dans le Levant, pour parler le langage de l'époque, les corsaires barbaresques faisaient régner

(1) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XVI, p. 223.

(2) Nous donnons cette date d'après l'*Histoire de France*, publiée sous la direction de M. E. Lavisse, t. VI, II, p. 329; — Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, t. I, p. 114 donne celle du 23 mai 1629.

la terreur ; néanmoins, Henri de Séguiran, seigneur de Bouc, qui avait reçu la mission de visiter le littoral de la Provence en 1633, y trouva plus de 7.000 marins.

Malheureusement, la situation n'allait pas s'améliorer. La guerre se prolongeant, Richelieu avait besoin de nombreux matelots pour armer les escadres de Sourdis ; cette interminable lutte pesait lourdement sur les populations maritimes et leur rendait odieux le service du roi. Cette répulsion s'accrut encore lorsque Richelieu émit la prétention de garder obligatoirement au service du roi les matelots qui, une fois, auraient été embarqués sur ses vaisseaux. Il voulait former pour la marine de guerre des équipages, ou plutôt des noyaux d'équipages permanents ; au moment de la mobilisation, ils auraient été renforcés par les hommes inscrits sur les rôles, on aurait eu constamment sous la main un personnel spécialisé, très entraîné, offrant une parfaite cohésion, pour encadrer les recrues. L'idée était sage, malheureusement les procédés employés pour sa réalisation la rendaient inapplicable. C'était la reconstitution d'une espèce de servage (1). Cette innovation ne fut pas de longue durée. Une des premières mesures de Mazarin fut de rapporter l'ordonnance défendant aux matelots qui auraient appartenu à la marine de guerre, de s'engager à l'avenir sur les vaisseaux marchands. Le roi reconnaissait dans l'ordon-

(1) Pierre Clément, *Histoire de Colbert et de son administration*, t. 1, p. 429. — Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1886, p. 260). — Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 9, note 2.

nance du 4 mars 1643, l'injustice de cette prohibition, « il n'est pas raisonnable que lesdits matelots et canoniers soient ainsi contraints et retenus », il fallait au contraire que « ceux qui n'ont point encore servy sur nos dits vaisseaux y soient obligés, en les payant ainsi qu'il est accoutumé » (1).

La vie des matelots à bord contribuait à entretenir leur aversion. La discipline, réglée par une ordonnance de 1634, était très dure et plus encore arbitraire. La peine de mort était applicable pour des délits relativement peu graves ; la cale, les coups de corde étaient des châtimens fréquemment employés. Certaines pénalités barbares restaient encore en usage, par exemple, celle qui consistait à attacher le marin coupable d'avoir tué un camarade d'un coup de couteau, dos à dos avec le cadavre de la victime et à le jeter à la mer ainsi lié (2). Le maître d'équipage avait le droit de frapper ses hommes, sous prétexte de les exciter, dans les manœuvres où il fallait déployer de la force. L'hygiène laissait beaucoup à désirer, peu de soin de propreté, de là des épidémies plus mortelles que le feu de l'ennemi (3). La nourriture était insuffisante, souvent la mauvaise qualité des aliments renforçait le contingent de malades. Au capitaine de chaque vaisseau incombait la charge de subvenir à la nourriture de son équipage,

(1) Ordonnance du 4 mars 1643. — Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, page 9, note 2.

(2) Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France (Revue maritime et coloniale, mai 1886, page 261.*

(3) Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, p. 35.

aussi rassemblait-il son monde le plus tard possible, afin que l'entretien lui fût moins onéreux, il se munissait de la quantité de vivres strictement indispensable ; si le voyage se prolongeait, la famine menaçait ; pour l'éviter, il fallait coûte que coûte regagner le port d'armement (1). Une réforme s'imposait : décharger les capitaines de la fourniture des vivres et la confier à un munitionnaire général, opérant au nom du roi. Cette amélioration, dès lors réclamée (2), se fit longtemps attendre ; Colbert lui-même hésita (3) avant de l'entreprendre, elle ne fut réalisée que par une ordonnance du 4 mars 1670 (4). Mal nourris, les matelots étaient plus mal rétribués encore, les capitaines avaient la charge de les payer, de là des désordres considérables aggravant encore l'irrégularité des versements, causée par l'épuisement des finances. Enfin, comme si tous ces désordres administratifs ne suffisaient pas à ruiner les équipages de notre flotte, les troubles politiques de la Fronde eurent une pénible répercussion sur nos côtes : la population épouvantée, levée pour le service du roi, racolée par les rebelles, avait une égale horreur des deux partis. Elle était également tourmentée par l'un et l'autre. Voilà en quelle fâcheuse situation se trouvaient les gens de mer.

On essaya d'améliorer cette triste condition. Des

(1) Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, pages 31, 33 et 35.

(2) Bibl. Nat. mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXII, fol. 449.

(3) Ordonnance du 3 octobre 1669 (Archives de la Marine, B²8, fol. 149).

(4) Archives de la Marine, B² 10, fol. 45.

ordonnances du 5 décembre 1645 (1), et du 21 janvier 1647 (2) prescrivirent de généraliser l'enrôlement ; on l'aurait rendu ainsi moins lourd aux assujettis. Elles n'atteignirent pas leur but. Une autre ordonnance du 18 mars 1655 introduisit de l'ordre dans les opérations de la levée. Le rassemblement se faisait dans les lieux désignés par les soins des maires et des échevins. Ils remettaient les matelots aux capitaines et commissaires départis pour les recevoir et les conduire. Le trésorier général de la marine leur versait aussitôt trois mois d'avance sur leur solde ; cet argent devait leur permettre de s'équiper et de s'acheter ce dont ils avaient besoin, des vêtements en particulier. On conduisait ensuite les matelots au port d'embarquement ; des précautions étaient prises pour que les hommes, tant au moment de l'armement qu'à celui du licenciement et du retour dans leurs foyers, ne manquassent de rien en route et ne fussent pas réduits à la mendicité. Les capitaines et commissaires leur faisaient fournir aux dépens de Sa Majesté des « viures et logemens par étapes » (3). L'ordonnance du 31 octobre 1647 accorda aux gens de mer des avantages plus réels, elle les admit

(1) Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 10, note 1.

(2) Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 10, note 1. Voyez aussi : Pierre Clément, *Histoire de Colbert et de son administration*, tome I, page 429.

(3) Ordonnance du 18 mars 1655. Deschard, *Notice sur l'organisation du corps du commissariat de la marine française depuis l'origine jusqu'à nos jours (Revue maritime et coloniale, décembre 1878, page 479).*

à bénéficier d'un certain nombre de privilèges dont jouissaient les gardes-côtes : exemptions « des contributions d'estapes, logemens des gens de guerre, guet et garde de la côte et autres charges des villes » pour toute la durée de leur service actif. « Voulons en outre et nous plaît qu'après dix ans qu'ils auront servi sans interruption en nos armées navales ou dans les vaisseaux qui seront armez pour notre service et notre solde et commandés par les capitaines par nous entretenus en la marine à commencer en la présente année, soient exemptés desdites contributions, estapes et logemens de gens de guerre, encore qu'ils ne servent pas dans nos vaisseaux, après lesdites dix années expirées (1). »

Rien n'y fit. Les matelots dégoûtés du service ne trouvaient pas ces avantages compensateurs des risques qu'ils couraient. Pour s'y dérober, ils quittaient le pays, s'établissaient à l'étranger, prenaient même du service chez nos ennemis. Les menaces furent aussi impuissantes que les promesses à arrêter cette émigration. Une ordonnance du mois d'avril 1635 leur défendit, sous des peines sévères, de sortir et de servir hors du royaume (2). Elle demeura sans efficacité et cependant il fallait assurer le recrutement. Une autre prescrivit, en 1641, aux maires et échevins des localités maritimes de faire rechercher et diriger vers la flotte en armement tous les matelots et canonniers

(1) Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 10 et 11.

(2) Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 9.

disponibles (1). Dès lors, pour compléter les équipages, on a recours à la presse, système détestable par son arbitraire et sa violence. Il consiste dans l'enlèvement par force de tous les hommes propres au service maritime. Il entrave le commerce, lèse les armateurs, vexe les matelots. Ces derniers, redoutant de plus en plus d'être arrêtés et envoyés sur les vaisseaux de guerre, font tout pour échapper aux agents du roi ; ils y réussissent souvent. La source du recrutement de la marine militaire est tarie par la presse, c'est son inconvénient final. Richelieu avait cependant été contraint de l'employer, Mazarin plus encore. En 1647, le 5 mars, défense avait été faite aux capitaines partant des ports de Normandie et de Bretagne pour la pêche de la morue ou pour leur négoce « de troubler en aucune façon les capitaines des vaisseaux du roi dans la levée de leurs équipages, que Sa Majesté voulait être faite préférentiellement à tous autres » (2). Cette interdiction pouvait paraître justifiée ; bientôt on va plus loin, le 20 et 22 mars de la même année, on intime l'ordre aux négociants de lever chacun à leurs dépens trois matelots pour les remettre aux officiers de port (3) ; plus tard, en 1654, le 4 avril, une ordonnance royale « enjoint aux officiers de l'amirauté du Havre de se transporter à bord des vaisseaux et d'obliger leurs

(1) Chabaud-Arnault, *Études historiques sur la marine militaire de France* (Revue maritime et coloniale, mai 1886, page 260).

(2) Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 10, note 3.

(3) Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 10.

capitaines de fournir aux capitaines, qui armeraient pour le Roi, jusqu'à six hommes chacun de leur équipage (1) ». Le déplorable régime de la presse recommence ; les gens de mer poursuivis se réfugient à l'étranger. La situation est difficile et la succession de Mazarin lourde à recueillir.

(1) Alphonse Martin, *Histoire de la marine militaire au Havre*, p. 59.

CHAPITRE II

LE RECRUTEMENT DES EQUIPAGES DE LA FLOTTE SOUS LE MINISTÈRE DE COLBERT

- I. Le programme maritime de Colbert dans ses rapports avec le recrutement des équipages. — Le programme maritime de Colbert conséquence de ses théories économiques. — Il cherche à développer le commerce extérieur. — Importance d'une nombreuse marine marchande et d'une puissante marine militaire. — Difficulté de la formation des équipages ; inconvénients de la presse, nécessité de lui substituer un autre mode de recrutement.
- II. Recrutement par les communautés ou paroisses maritimes. — La faculté laissée aux communautés de se racheter par le versement d'une somme d'argent fait échouer le système.
- III. Engagements à long terme avec demi-solde et exemption des tailles. — Mission confiée à Nicolas de la Reynie. — Impossibilité de trouver des engagés volontaires.
- IV. Système des classes. — Ordonnances qui l'ont établi.
- V. Législation comparée : Mode de recrutement des équipages des marines anglaise et hollandaise au xvii^e siècle.

Dès 1662, la marine était en réalité sous la direction de Colbert. De Lyonne, en sa qualité de Secrétaire d'Etat de la marine, contresignait simplement les dé-

pêches ; en 1665, cette formalité fut supprimée et le roi autorisa Colbert à signer lui-même. Le 7 mars 1669 ces attributions lui furent officiellement reconnues (1). On peut donc attribuer à Colbert toutes les mesures prises en matière maritime depuis la mort de Mazarin.

I. — *Le programme maritime de Colbert dans ses rapports avec le recrutement des équipages.*

L'œuvre de Colbert forme un tout aux parties étroitement enchaînées. Chacune des réformes qu'il entreprend donne naissance à une autre et toutes se rattachent à une idée maîtresse. Son programme maritime est la conséquence de ses théories économiques : faisant résider dans l'abondance d'argent la grandeur et la puissance d'un Etat, il se propose de travailler à l'enrichissement de la France, et la tactique à suivre pour atteindre ce but est très simple. Il faut d'abord *conserver*, c'est-à-dire empêcher le pays de se fournir à l'étranger en le mettant en mesure de se suffire à lui-même, d'où la nécessité de protéger l'industrie et l'agriculture. Il veut ensuite *acquérir*, c'est-à-dire avoir un excédent de production nationale à écouler au dehors, et par là attirer l'argent dans le royaume, d'où l'obligation de favoriser le développement du commerce extérieur, qui ne peut prendre tout son essor s'il reste tributaire de l'étranger pour le transport des marchandises. Une

(1) Alfred Neymarck, *Colbert et son temps*, t. I, p. 439.

marine marchande nombreuse et active est donc indispensable, mais comment pourrait-elle exister sans de puissantes escadres, qui lui assurent la sécurité en la défendant ne serait-ce que des pirates barbaresques ? « être pris par les corsaires était une aventure à laquelle on s'attendait dès qu'on se risquait sur la Méditerranée » (1). Sans une importante force navale, il devient impossible de mettre les colonies en valeur, de multiplier leurs relations avec la métropole, de les former au commerce étranger, d'en créer de nouvelles. Le bénéfice du trafic avec nos possessions lointaines revenait presque exclusivement à des puissances rivales. « Le commerce des pelleteries du Canada se faisait, non pas à Rouen ou à la Rochelle, mais à Londres et à Amsterdam. Notre unique marché d'esclaves, le Sénégal, ne vendait pas d'esclaves ; c'étaient les Anglais et les Hollandais qui faisaient la traite sur la côte de Guinée pour vendre des noirs à nos planteurs des Antilles. Le pavillon français était rare à la Martinique et à la Guadeloupe où abordaient 200 vaisseaux hollandais. Colbert estimait que les Hollandais tiraient de nos Antilles, pour revendre à nous et aux autres, 2 millions de sucre, de tabac et de coton, de bois d'ébénisterie, de bois de teinture, d'indigo (2) ». Cette situation n'était pas tolérable. D'autre part, la rude concurrence qui allait être faite à l'Angleterre et à la Hollande, les droits à l'importation édictés contre les marchandises étrangères pour préserver notre industrie naissante étaient de nature à susciter des représailles, de sérieuses diffi-

(1) E. Lavisse, *Histoire de France*, t. VII, 1, p. 245.

(2) E. Lavisse, *Histoire de France*, t. VII, 1, p. 234.

cultés extérieures, peut-être la guerre ; autant de raisons d'être prêt à résister, et par conséquent de disposer d'une imposante marine militaire.

Des vaisseaux solidement construits, bien gréés et fortement armés ne suffisent pas à constituer une armée navale redoutable. Il faut un personnel nombreux, exercé, discipliné pour les monter. Or, le système de la presse, que Mazarin avait été contraint d'employer, ne pouvait pas fournir numériquement les hommes nécessaires. Il ruinait la marine marchande, exaspérait les matelots par son arbitraire et sa violence, les forçait à s'expatrier en foule, enfin le caractère aléatoire et brutal de ce procédé répugnait à l'esprit pondéré du ministre. Il s'ingénia donc à faire mieux.

II. — *Recrutement par les communautés ou paroisses maritimes.*

D'abord, il eut l'idée d'imposer aux paroisses maritimes la charge de fournir pour le service du roi un nombre de marins proportionné à leur importance et aux besoins de la flotte (1). Un arrêt du conseil du roi déterminait le chiffre de matelots à fournir par chaque localité, celle-ci avait la faculté de satisfaire en argent à raison de 12 livres par matelot et par mois

(1) Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, octobre 1887, p. 35).

(arrêt du Conseil du roi du 17 mai 1662) (1). Cette nouvelle organisation ne donna pas les résultats espérés ; la plupart des communautés préférèrent se racheter par le versement d'une somme d'argent. Le trésor se garnissait, mais la flotte manquait d'hommes. Encore cette somme ne fut-elle pas toujours intégralement payée, parfois il fallait consentir à un abaissement de la taxe. Le 25 décembre 1662, le duc de Mercœur écrivait d'Aix au Ministre : « Il nous eut fallu Monsieur (user) de Contraintes et exécutions violentes pour en tirer payem^t au pied de Larrest du Con^el, et peut estre n'en feussions nous pas venus à bout, au lieu que les procureurs du pays ont fermé les yeux et chûn a payé de gré a gré, flatté d'un peu de diminuôn (2) ». A la même époque, sur 16 communes de Provence, 9 obtinrent des remises : 420 livres sur 2.520 à La Ciotat, 252 livres sur 1.260 à Ollioules, 1.272 livres sur 4.200 à Toulon, etc. (3). En somme, ce système déplaçait le problème, sans le résoudre ; au lieu d'être pressés par le roi, les matelots l'étaient par les communautés, à moins que celles-ci ne préférassent s'acquitter pécuniairement. Son insuffisance augmentait avec le nombre des vaisseaux ; bientôt il ne fut plus possible de le conserver (4). Le 30 novembre 1665, Colbert de Terron

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXVIII bis, fol. 997.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXVIII bis, fol. 996.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXVIII bis, fol. 997.

(4) Casimir Gaillardin, *Histoire du règne de Louis XIV*, t. III, p. 188.

écrivait : « Je croy que pour ceste année Sa Ma^{te} sera obligé de conseruer lesquipage de ses vaisseaux pour sasseurer de les auoir a la mer lorsquelle en aura besoin. Pour lauenir en prenant ses seuretes avec les communauts pour le nombre de matelotz que lon voudra auoir, on pourra desarmer lhiuer. Mais comme cest etablissement n'est point faict, on courriroit risque de n'auoir pas les vaisseaux au temps que l'on les demandera sy on les desarmoît » (1). C'était la condamnation du système. Cependant il trouua des défenseurs : Deseuil, le 3 janvier 1667, écrit à Colbert : « sur le suiet de ces matelots je ne veois pas que le Roy en puisse estre jamais seruy a point nommé et mettre des armées dehors quand Il luy plaira a moins de pratiquer ce qui se faict en hollande en taxant les communauts a moiltie ou deux tiers de ce quelles ont de gens de Mer chez elles selon les exigences (2) ». En agissant ainsi, on pourra, croit-il, éviter la fermeture des ports (3). Barin de la Galissonnière, découragé par les difficultés du recrutement, pensait qu'il faudrait en venir là (4). Colbert de Terron, lui aussi, est d'avis « qu'il faut sadresser directement aux communauts et a leur chefz, et les taxer et engager à fournir des mate-

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXXXIII, fol. 751. Lettre de Colbert de Terron à Colbert du 30 novembre 1665.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 4.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 361, Lettre de Deseuil, 4 avril 1667.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, ol. 271, Lettre de Barin de la Galissonnière, du 11 février 1667, fol. 278, lettre du même, du 12 février 1667.

lotz » (1) et « après auoir esprouué que la demye solde distribuée aux matelotz se paraist ne pouuoir de rien seruir » (2) il croit que « Lon pourroit traitter utillement avec toutes les communautés maritimes du royaume, pour un certain nombre de Matelotz, que l'on fixeroit et dans ceste estendue la on en prendroit ce que lon voudroit en les aduertissant le 1^{er} jour de l'année. »

Le 17 décembre 1665, une ordonnance royale (3) prescrivit la fermeture des ports du Poitou, de la Saintonge, du pays d'Aunis, de Brouage et de la Rochelle, pour permettre aux officiers de marine d'enrôler les matelots et mariniers nécessaires aux vaisseaux. Les habitants de la commune étaient rendus responsables de la désertion de ceux qui auraient été enrôlés et seraient tenus de les remplacer. En 1667, le roi avait fait construire des vaisseaux en Hollande. Pour se procurer les équipages nécessaires, il fit paraître une ordonnance (4), au mois de janvier, prescrivant aux capitaines et aux maîtres d'un convoi de navires marchands, qui prochainement allaient aborder au Havre et en d'autres ports de Normandie et de Picardie, de fournir à des capitaines et commissaires de la marine, envoyés à cet effet, les hommes dont ils auraient besoin. Ces mêmes officiers devaient visiter les vaisseaux étrangers ancrés dans ces ports et rades et en faire

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 36. Lettre de Colbert de Terron, du 7 janvier 1667.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLVII, fol. 68. Lettre de Colbert de Terron, du 5 janvier 1668 (Pièces justificatives 1).

(3) Archives de la Marine, B² 4, fol. 1.

(4) Archives de la Marine. B² 7, fol. 3.

sortir les matelots français qui s'y trouveraient. On prendrait le surplus parmi les matelots inscrits sur les rôles précédemment dressés par les officiers des amirautés, les maires et les échevins des villes de la côte.

III. — *Engagements à long terme avec demi-solde et exemption des tailles.*

Colbert supportait avec peine ce désordre. Il voulait substituer à tous ces expédients une réglementation précise, grâce à laquelle on put toujours être assuré de trouver des hommes au moment voulu, sans bouleverser le commerce. Il fit donner à Nicolas de la Reynie une mission pour inspecter ce qui concernait la marine et la juridiction de l'amirauté sur les côtes du Ponent, de Dunkerque à Hendaye : des instructions lui furent remises en décembre 1666 (1) ; nous y relevons les recommandations suivantes : réformer l'administration de la justice, afin de rassurer la population maritime et lui persuader qu'à l'avenir il ne se commettra plus d'abus ; dresser un rôle exact des gens de mer en indiquant leurs professions ; étudier les moyens d'en augmenter le nombre, de les instruire par l'établissement d'écoles de pilotage et de canonnage, de les attirer par des privilèges. A ceux qui voudront s'enrôler au service du roi pour 3 ou 4 ans, on donnera la solde entière et la nourriture pendant la durée du service à

(1) Archives de la Marine, B² 4, fol. 274.

la mer, et cinq sous par jour pendant qu'ils seront à terre avec permission de se livrer à la pêche le long des côtes. Surtout il fallait rappeler tous les sujets du roi présentement au service des princes étrangers. La Reynie devait s'informer soigneusement des matelots émigrés et de leur situation de fortune et de famille ; car le roi se proposait de publier une déclaration pour les faire rentrer dans les six mois à compter du jour de la publication, avec promesse de les exempter de tailles leur vie durant et de leur conserver les grades acquis à l'étranger ; faute de retour dans le délai prescrit, leurs biens seront saisis et confisqués ; on leur fera écrire par leur famille ou leurs amis pour les presser de se soumettre, et des exemplaires de la déclaration royale seront confiés aux marchands, pour qu'ils la fassent connaître hors du royaume. Enfin, il faudra examiner s'il ne serait pas possible d'obliger les capitaines et maîtres de prendre à leur bord des jeunes garçons pour leur apprendre le métier, en nombre proportionné au tonnage de leur vaisseau (1). Nommé lieutenant de police trois mois après (15 mars 1667) (2), La Reynie ne remplit probablement jamais cette mission.

Colbert voulut néanmoins poursuivre son plan de réorganisation. A la date de 12 février 1667, il écrit de Saint-Germain à Colbert de Terron : « Je vous prie d'auoir tousjours dans l'esprit d'enroller des Equipages

(1) Un par chaque cinquante tonneaux et au-dessous (Poinets principaux du pouvoir et instruction de M. de la Reynie. Archives de la Marine, B² 4, fol. 274).

(2) V. Duruy, *Chronologie de l'Atlas historique de la France*, p. 255.

pour deux ou trois années au service du Roy, pour cet effect, examinez si vous ne pourriez pas par le moyen ou des escriuains, ou mesme des Capitaines de chacun vaisseau faire proposer a tous les Equipages qui seront faitz et qui seront sur les vaisseaux de s'engager ainsy pour deux ou pour trois ans consecutifz, à la solde entiere et les viures pendant le temps qu'Ilz seront en mer, et de la demie solde ou les deux tiers et mesme la solde entiere si on ne le peut faire à meilleur marché pendant le tempz qu'ilz seront à terre. et mesme Sa Majesté pourrait les exempter de taille, pourueu que leur cotte ne fust pas bien haute à quoy il n'y a pas beaucoup d'aparence, veu qu'estant tous miserables, Il s'agira au plus de 3, 4 ou 5 livres chacun, vous pourriez mesme proposer aux Capitaines, que ceux qui formeront des Equipages de cette sorte, c'est à dire engagez pour trois ans, et payez à la banque par l'escriuain, Sa Majesté l'entretiendra pendant toute l'année et luy donnera tousjours le commandement du vaisseau (1). » Cette solution serait fort avantageuse pour le roi, pensait Colbert, l'exemption de la taille ne constituerait pas une bien lourde charge pour les finances, ces pauvres matelots sont de tout petits contribuables, et, en comparaison de ce léger sacrifice, quelle commodité que d'avoir constamment prêt à s'embarquer un noyau d'équipage, composé d'hommes rompus à la mer, assouplis à la discipline, formant un groupe bien homogène, servant toujours sous les mêmes chefs ! En somme, c'était reprendre l'idée de Richelieu, voulant forcer les matelots, qui auraient servi une fois sur les

(1) Bibl. Nat., mss. — 500 *Colbert*, vol. CXXVI, fol. 242.

vaisseaux du roi, à se consacrer exclusivement à la marine militaire, en y ajoutant des compensations et surtout en laissant les matelots libres de contracter ou non cet engagement.

Cet essai n'eut pas plus de succès que les précédents ; Colbert de Terron le constate, nous l'avons vu, et demande que l'on s'adresse aux localités maritimes pour recruter les matelots (1) ; Beauregard Chabris écrit au duc de Beaufort, le 7 mars 1668, que malgré son application à la levée des matelots, il ne s'en est encore présenté que 3 ou 4 volontairement et que, à moins d'employer les armes pour les faire marcher, il lui sera impossible de satisfaire à ses ordres (2).

De Saint-Germain-en-Laye, Louis XIV signe une ordonnance, le 16 février 1667, pour la fermeture des ports de Normandie et de Picardie (3). On essaye ensuite de faire rentrer en France les matelots qui se sont enfuis (Ordonnance du 20 février 1667) (4) et on recommence à user de rigueur en ordonnant aux capitaines chargés de la levée de contraindre les matelots par toutes sortes de voies, s'ils refusent de s'engager volontairement (Ordonnance du 4 mars 1667) (5) et en défendant aux sujets du roi de prendre partie sur les vaisseaux étrangers (Arrêt du 19 janvier 1668) (6). L'obli-

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLVII, fol. 68, lettre de Colbert de Terron du 5 janvier 1668.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLVII, fol. 550.

(3) Archives de la Marine, B² 7, fol. 16.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 69.

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 118.

(6) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 116.

gation de répéter ces mesures à quelques mois d'intervalle dit assez combien peu elles étaient efficaces.

IV. — *Système des classes.*

Enfin, le 22 septembre 1668, parut la première ordonnance sur les classes (1). Le roi, après avoir indiqué sa volonté de s'assurer du nombre de matelots nécessaires, tout en sauvegardant les intérêts de ses sujets « qui équipent des bastimens pour leur^d Commerce soit pour la pesche ou la marchandise », annonce un dénombrement des matelots de son royaume et la confection d'un rôle. Les hommes seront divisés en trois classes, comme on l'avait fait récemment dans les gouvernements de la Rochelle, Brouage et dans les îles de la Saintonge. L'une d'elles servira chaque année sur les vaisseaux, « et ainsi lesd. classes auront à rouler et servir alternatiuement sur les vaisseaux de guerre de Sad. Ma^{té} et sur les vaisseaux des Négocians ». Pour la bonne observation de cet ordre, personne ne doit être exempt des rôles ; il est recommandé aux hauts fonctionnaires : gouverneurs des provinces, lieutenants généraux en leur absence, intendants et commissaires départis d'assister de leur autorité et de leur présence les commissaires de marine chargés de les dresser. Quant à la solde et à la subsistance des mariniers et matelots de la classe de service, Sa Majesté se réserve d'y pourvoir une fois

(1) Archives de la Marine B³ 7, fol. 135.

que les rôles auront été arrêtés et qu'elle saura le nombre d'hommes disponibles.

Enumérons rapidement les textes législatifs qui ont établi l'institution des classes, en ont précisé les principes et généralisé l'application sur toutes les côtes du royaume ; nous en étudierons ensuite le fonctionnement. C'est d'abord l'ordonnance du 4 septembre 1669 sur l'enrôlement des matelots en Bretagne et leur division par classes (1), mise en vigueur le même jour en Poitou, en Saintonge et dans les gouvernements de Brouage, de la Rochelle, du pays d'Aunis et dans les îles adjacentes. L'édit de janvier 1670 (2), complété par une ordonnance du mois de février suivant (3) pour la Bretagne. L'ordonnance du 19 avril 1670 (4) prescrivit la répartition des matelots de Ponant en 3 classes et la division de chacune d'elles en équipages complets. Six jours après, le 25 avril, cette organisation fut étendue à la Provence (5) et définitivement installée en cette province par l'édit du 28 mai suivant (6). En novembre paraît une déclaration du roi (7) pour l'exécution de l'édit sur l'enrôlement en Bretagne, et le 19 décembre (8).

(1) Archives de la Marine, B² 8, fol. 119.

(2) Archives de la Marine, B² 10, fol. 33.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 175 verso.

(4) Archives de la Marine, B² 10, fol. 80 verso. — Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 179 verso.

(5) Archives de la Marine, B² 10, fol. 89.

(6) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 116, 119, 175 verso. Voir aussi : V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 45.

(7) Archives de la Marine, B² 10, fol. 202 verso.

(8) Ordonnance du 19 décembre 1670. Archives de la Marine, B² 10, fol. 209, verso.

on fixe la publication des classes au 1^{er} janvier et le commencement de la solde au 1^{er} avril. L'ordonnance du 6 mars 1671 (1) divise les matelots de Bretagne en cinq classes ; celle du mois d'août 1673 (2) fait entreprendre l'enrôlement dans toutes les provinces maritimes du royaume, une autre, du 13 septembre 1673 (3), est spéciale à la Normandie (4).

Avant d'analyser, à l'aide de ces documents et d'autres encore, que nous indiquerons au fur et à mesure, l'économie du régime des classes, examinons les principes qui régissaient, à cette époque, le recrutement des équipages à l'étranger.

V. — *Législation comparée : Mode de recrutement des équipages des marines anglaise et hollandaise au XVII^e siècle.*

Ce qui concerne la défense nationale et les solutions adoptées par des voisins, qui sont aussi des rivaux éventuels, provoquent au plus haut point notre curiosité et appellent toute notre attention. Colbert ne négligeait rien pour s'informer des règlements régissant les deux

(1) Bibl. Nat. mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 167 verso.

(2) Archives de la Marine, B² 20, fol. 145.

(3) Archives de la Marine, B² 20, fol. 159 verso.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 501, fait mention à la date du 3 novembre 1681, d'une ordonnance sur les classes, dont nous n'avons trouvé trace nulle part ailleurs.

plus grandes marines de l'époque, celles de l'Angleterre et de la Hollande. Il confia des missions d'enquête pour ces pays à Arnoul et à son propre fils, le marquis de Seignelay. Les rapports qu'ils rédigèrent nous procurent des renseignements sur les institutions maritimes de l'Angleterre et de la Hollande et notamment sur le recrutement des matelots (1).

En Angleterre, le soin de lever les matelots est confié d'ordinaire au maître et au pilote de chaque bâtiment ; ils connaissent mieux que les officiers les bons matelots et les disposent plus aisément à prendre du service. Si leurs efforts ne sont pas couronnés de succès, ou si la levée traîne en longueur, l'amiral donne aux capitaines une commission, en vertu de laquelle ils peuvent lever des matelots partout où bon leur semble, et les contraindre à se rendre à bord. Aucune avance d'argent n'est faite aux recrues, cependant un schelling leur est remis, lorsque la levée est faite par les soins des capitaines ; tout homme qui n'est pas à son poste au jour fixé est considéré comme déserteur. Les matelots sont répartis en trois catégories : 1° les *able-men* sont des gens expérimentés, qui ont 24 ans d'âge, dont 7 ou 8 passés à la mer, leur solde est de 24 schellings par mois ; 2° les *ordinary-seamen* n'ont que 3 ans de navigation, leur paye est de 18 schellings ; 3° les ma-

(1) Le rapport d'Arnoul a été publié par Eugène Sue dans le tome V de son *Histoire de la marine française* et porte le titre de « Remarques faites par le sieur Arnoul sur la Marine de Hollande et d'Angleterre dans le voyage qu'il fit en l'année 1670 par ordre de Monseigneur Colbert ». Celui de Seignelay se trouve à la Bibliothèque Nationale dans le volume LXXXIV des *Mélanges de Colbert*.

telots, que Seignelay appelle *groumes* (grooms), jeunes gens robustes, mais sans expérience, auxquels on accorde 14 schellings. Cette classification n'est pas arbitraire, elle est opérée d'après les certificats de service obtenus précédemment et que les hommes doivent produire au moment de l'engagement. Il y a encore sur les vaisseaux anglais des enfants, les *bouais* (boys), dit Seignelay ; on les emploie aux nettoyages ; les capitaines leur apprennent le métier de matelot et, en revanche, retiennent leur paye à leur profit ; c'est une excellente pépinière de matelots. Arnoul souhaite fort de voir cet usage s'établir en France.

La solde n'est payée qu'au retour. Si, au cours du voyage, le matelot a besoin de quelque chose, il le trouve à bord, où on le lui vend à crédit, en présence de deux matelots, suivant un tarif réglé par le navy-office ; la valeur des objets fournis sera prélevée sur sa paie. Pendant son absence, le marin peut adresser des secours à sa femme sous forme de billets, au moyen desquels elle va toucher ce qui lui a été accordé.

Les vivres sont fournis par un munitionnaire ou *Willair* à raison de 8 schellings par homme. « La ration ordinaire pour chaque homme est une liure de biscuit, et un galon de bière par jour qui revient à deux pots de France, le lundy et jedy a chacun une liure de bœuf, le dimanche et mardy une liure de lard avec des poids, le mercredy, vendredy et samedy une demye mourue a quatre hommes et a chacun d'eux un quarteron de beurre et du fromage (1). »

(1) « Mémoires de la main de M. le marquis de Seignelay sur la Marine d'Angleterre (Bibl. nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 461 verso).

Le service médical est assuré sur chaque navire par un chirurgien, qui prend grand soin des malades ; si une escadre se prépare au combat, un ou plusieurs bâtimens sont destinés à recueillir les blessés et à les transporter dans un port, où ils recevront les soins nécessités par leur état.

Si le matelot reste infirme à la suite de ses blessures, on lui vient en aide de différentes manières : si le marin se sent encore assez de force pour servir et qu'il en témoigne le désir, il lui est loisible de s'embarquer sur tel bateau qu'il lui plait, sans que le capitaine puisse s'y opposer. Ceux qui, en raison de leur santé, ne peuvent profiter de cet avantage, sont entretenus à la charge de l'Etat, sans que leur nombre puisse dépasser 1.500 ; au-delà de ce chiffre, on leur alloue une pension pour leur aider à vivre. Les veuves des marins décédés en service sont entretenues, sinon on leur paie à elles et à chacun de leurs enfants 5 jacobus, c'est-à-dire 65 livres.

En Hollande, le recrutement est à la charge des capitaines. L'équipage, une fois réuni, est passé en revue par un commissaire de l'amirauté ; il inscrit les matelots sur un rôle et leur attribue un mois d'avance, équivalent à 15 livres, en monnaie française. La solde varie selon les capacités et l'expérience des matelots ; les uns reçoivent 15 livres, 12 sous par mois, d'autres 16 livres, 16 sous, d'autres jusqu'à 18 livres. Les versements sont faits par un commissaire, qui doit avoir soin de remettre un dernier solde de trois mois aux hommes, le jour du désarmement, pour leur permettre de nourrir leurs familles à leur retour.

Contrairement à ce qui a lieu en Angleterre, les vivres

sont fournis par le capitaine. « Il doit donner a chacun de ces matelots pour sa nourriture par semaine 5 livres de biscuit, trois fois le jour du gruau bouilly avec du beurre fondu dessus il leur doit aussy donner tous les matins du fromage pour leur déjeuner, et ils ne doivent estre que sept matelots à chaque gamelle, ils ont de plus differentes viandes suiuant les differents jours de la semaine, le dimanche et le jeudy chaque matelot doit auoir une liure de beuf, le mardy trois quarts de lard, le lundy, mercredy, vendredy et samedy une liure de mourue seiche avec du beurre fondu dessus. Pour leur boisson ils ont de la bierre tant qu'ils en veulent et lorsqu'elle manque on leur fait une boisson avec du vinaigre et de l'eau, au reste tout matelot qui se plaint de son capitaine pour sa nourriture est escouté et s'il se trouve que le matelot ayt raison le capitaine est puny ou reprimendé fort seuerement avec menace de luy oster son employ s'il a contre luy de pareilles plaintes (1). »

En cas de maladie, le matelot est l'objet de soins assidus. Il est transporté dans des hôpitaux bien aménagés et tenus avec une grande propreté. En cas de décès, le montant de sa solde est remis à sa femme, ou à toute autre personne qu'il aurait désignée en mourant.

Ces matelots hollandais étaient les meilleurs de l'Europe, au dire d'Arnoul, « la nature les avait destinés pour la mer, puisque leur pays en a été tiré, et

(1) Mémoires écrits de la main de M. le marquis de Seignelay sur la Marine de Hollande (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 570).

le grand commerce qu'ils y ont établi les y perfectionne tous les jours ; il ne faut pas en aller chercher d'autre raison, ni croire qu'on puisse aisément parvenir où ils sont par des écoles publiques et le soin qu'on en pourrait prendre [»] (1).

(1) Rapport d'Arnoul, dans Eugène Sue, *Histoire de la marine française*, tome V, p. 442.

CHAPITRE III

FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DES CLASSES.

- I. Etablissement des rôles. — Bulletin. — Différentes catégories de personnes qui prêtaient leur concours à la levée des matelots.
- II. Caractère obligatoire de l'enrôlement. — Principe : aucun matelot ne doit échapper à l'enrôlement. — Réforme pour maladie ou infirmité. — Dérogations en faveur du commerce. — Exemption des patrons et maîtres de barque. — Exemption des gens de Dunkerque. — Corruption de fonctionnaire.
- III. — Avantages pécuniaires faits aux matelots classés. — Avance de solde. — Conduite. — Solde : taux ; répartition par les capitaines ; abus qui se produisent ; payement à la banque par l'écrivain ; mécontentement des capitaines. — Demi-solde.
- IV. Privilèges et faveurs résultant de l'enrôlement. — Exemption du guet et garde de la côte ; du logement des gens de guerre. — Projet de décharger les matelots de la taille. — Exemption du droit d'industrie. — Secours accordés aux marins âgés et infirmes. — Remise faite à la veuve et aux enfants du matelot décédé de la solde qui lui était due. — Faculté pour les matelots d'accorder des délégations à leur femme. — Travail procuré aux femmes des matelots. — Instruction donnée aux enfants.
- V. Vie des matelots à bord. — Discipline sévère ; châtimement rigoureux ; mauvais traitements. — Nourriture fournie par les

capitaines, abus, fourniture des vivres confiée à un munitionnaire. — Hygiène, service médical.

I^r. — *Etablissement des rôles.*

La première opération à effectuer consistait dans l'établissement d'un rôle des matelots. A cet effet, les lieutenants-généraux, chacun dans leur département, assistés d'un commissaire de marine désigné par le roi, faisaient une tournée dans les paroisses maritimes (1) ; les officiers mariniens et matelots étaient tenus de se faire inscrire sur les rôles de l'évêché de leur résidence (2). Beaucoup le négligeaient. Comme il était extrêmement important que les rôles fussent aussi exacts et aussi complets que possible, afin que nul ne pût échapper au service du roi et que cette charge fût également répartie sur tous les gens de mer, les commissaires avaient le droit de s'éclairer de toutes les manières pour découvrir ceux qui ne se présenteraient pas spontanément. Ils pouvaient notamment se faire communiquer les rôles des tailles, ceux d'affouage et tous autres registres qu'ils trouveraient bon de consulter (3). Sur ce rôle étaient mentionnés le nom, l'âge, la qualité, le signalement complet des gens de mer, et le

(1) Instructions aux lieutenants-généraux de Bretagne, 4 septembre 1669. Archives de la Marine, B² 8, fol. 116.

(2) Ordonnance du 4 septembre 1669. — Archives de la Marine, B² 8, fol. 119.

(3) Ordonnance du 22 septembre 1668.

nombre de voyages qu'ils avaient effectués (1). Les rôles étaient ensuite divisés par évêchés, chaque évêché en autant de départements qu'il était nécessaire pour former des équipages de vaisseau de 300 hommes chacun, et les gens de mer étaient partagés en 3 ou 4 classes dont l'une, réservée au service du roi, touchait une solde, mais ne pouvait s'engager sur les bâtimens marchands (2). On cherchait à égaliser les classes en qualité et en quantité et on évitait de mettre dans la même les membres d'une même famille, « en sorte que les peres, enfans et freres ne soient pas obligez de servir dans une mesme année (3) ». On prenait aussi garde de placer les plus jeunes matelots dans la classe la plus éloignée de l'année de service, afin qu'ils puissent se fortifier avant que d'y entrer (4). Une fois établis, les

(1) Les instructions au S^r d'Oppède du 5 janvier 1670 disent que le commissaire formera le rôle des gens de mer en « faisant mention de la fonction dans laquelle ils ont servy soit d'officier marinier, soit de matelot, et du nombre de leurs voyages, de leur aage, poil, taille et autre signes, en sorte qu'il ne puisse être trompé sur le nombre et la qualité de chacun » (Archives de la Marine, B³, fol. 434). Plus tard on devint plus exigeant. Les instructions remises au S^r Dorinville, au mois de mars 1680, lui prescrivent de noter en outre les surnoms et domicile de chaque matelot, et aussi le signalement de leur femme et s'il se peut le nombre de leurs enfans (Archives de la Marine, B² 42, fol. 143. Pièces justificatives, II).

(2) Instructions pour l'enrôlement des matelots en Bretagne, 4 septembre 1669 (*Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 172).

(3) Instructions au S^r Dorinville, mars 1680 (Archives de la Marine, B² 42, fol. 143).

(4) Instructions pour le S^r Dorinville, mars 1680 (Archives de la Marine, B² 42, fol. 143).

rôles étaient livrés à l'impression, ils étaient assez épais et leur prix de revient relativement élevé : « Il y aura deux volumes plus gros que la Vie des Saints, écrit le 29 avril 1670, le commissaire général Brodart, j'ay desja fait fournir pour cet effect deux cens rames de papier et auancé deux cens francs aux Imprimeurs (1) ». Souvent des extraits étaient adressés au roi (2) ou à Colbert. Nous trouvons dans une lettre de Brodart, écrite à cette occasion, des renseignements sur la façon dont les rôles étaient disposés : « Vous trouuerez cy joint quatre feuilles que j'ay tirées des rolles que l'on a commencé d'Imprimer que je vous enuoye pour vous faire voir de quelle façon Ils sont dressez, les matelots sont rangés par ordre alphabétique, les villes et les paroisses les plus proches sont les unes apres les autres suiuant la disposition de la coste que nous auons diuisée en quatre departemens pour y establir les Commissaires et les Capitaines que vous souhaitez y mettre (3) ». La mise à jour constante de ces listes était importante, de là des dispositions comme celle de l'ordonnance du 19 avril 1670 (4) défendant aux officiers mariniens et matelots de changer de demeure ni de condition sans en avertir le commissaire. Tous les ans, au mois de mars, les commissaires et officiers de ma-

(1) Archives de la Marine, B³ 9, fol. 342.

(2) Instructions pour l'enrôlement des matelots de Bretagne, 4 septembre 1669 (Archives de la Marine, B³ 8, fol. 116). — Instructions du 1^{er} mars 1681 (Archives de la Marine, B³ 38, fol. 93).

(3) Lettre de Brodart, Marseille, 2 mai 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 344).

(4) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 179 verso.

rine devaient vérifier les rôles « pour en oster les morts et les jnualides, et y enroller les nouveaux matelots » (1).

Les matelots étaient tenus de demander au commissaire, qui le délivrait gratuitement, un bulletin établi sur parchemin, contenant leur nom, âge, signalement et domicile, l'indication de leur classe et de leur année de service (2); il offrait une grande analogie avec notre livret militaire actuel. Défense formelle de s'embarquer sur un vaisseau marchand sans s'être fait enrôler auparavant et sans être pourvu de ce bulletin; les armateurs devaient en exiger la présentation et s'assurer que le matelot n'appartenait pas à la classe de service, avant d'accepter son engagement (3). L'institution du bulletin ne paraît pas remonter au-delà du 13 juillet 1670, c'est une ordonnance en date de ce jour, qui en parle pour la première fois (4). Cependant Brodart écrivait quelques jours avant, le 5 juillet : « J'attends icy M. d'Oppede qui m'a mandé deuoir se rendre en cette ville pour acheuer à y distribuer tous les bulletins de la première Classe; Les Consulz d'Icy ont si peu d'Intention a faire reussir cet establissement qu'Il ne faut pas s'estonner si nous y auons de la peine, Ils ont mesme si peur que l'on ne croie qu'Ils y contribuent en quelque

(1) Edit de mai 1670 sur l'enrôlement des matelots de Provence (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 496).

(2) Edit d'août 1673 (Archives de la Marine, B² 20, fol. 145).

(3) Déclaration du roi sur l'enrôlement des matelots en Bretagne, nov. 1670 (Archives de la Marine, B² 10, fol. 202 verso).

(4) Ordonnance du 13 juillet 1670. — Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 834, fol. 116).

chose qu'ils ont fait oster les liurées de leurs Trompettes qui alloient publier par la ville une ordonnance que M. d'Oppède a rendue contre deux matelots qui sont sortys de la chaine sans bulletin » (1). Cette innovation n'était donc pas très populaire.

Chaque année, les commissaires envoyaient un rôle des classes dans les communes afin que ceux qui devaient faire la campagne fussent avertis. Une ordonnance du 19 avril 1670 (2) prescrit de faire cette opération au mois de novembre, mais peu après, le 19 décembre suivant (3), on remit cette publication au 1^{er} janvier. Un exemplaire était adressé au syndic, un autre au curé pour qu'il en soit donné lecture au prône de la grand messe paroissiale et pour être affiché à la porte de l'église (4). Ceci nous conduit à parler des différentes personnes qui avaient à s'occuper de la levée.

Le soin de travailler à l'enrôlement des matelots incombait au commissaire des classes, à lui de visiter les villes, bourgs et paroisses maritimes, de confectionner les rôles, de les diviser en classes, de délivrer les billets. Pour faciliter l'accomplissement d'une tâche souvent ardue, le roi lui permettait d'exiger des consuls, jurats, maires, échevins et syndics tous les renseignements utiles et notamment la communication du rôle des ha-

(1) Lettre de Brodart, Marseille, 5 juillet 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 258).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 179 verso.

(3) Ordonnance du 19 décembre 1670 (Archives de la Marine, B² 10, fol. 209 verso).

(4) Instructions pour le S^r Dorinville, mars 1680 (Archives de la Marine, B² 42, fol. 145).

bitants (1). Ces magistrats ne le faisaient pas toujours avec beaucoup d'empressement, par crainte d'indisposer leurs concitoyens (2). On avait même recours aux simples particuliers. Ils pouvaient être astreints, dans des conditions que nous n'avons pu déterminer, à parapher les bulletins (3), et, dès l'année 1681, le commissaire Sachy demandait « de faire donner un arrest pour obliger les propriétaires ou principaux locataires a déclarer les matelots qui logent chez eux, et lorsqu'ils en sortent à peine d'amende et cela facilitera beaucoup les leuées » (4). Ce souhait ne fut réalisé qu'après la mort de Colbert, par une ordonnance du 25 juillet 1685 (5). Mais dès l'année 1670, une ordonnance, en date du 19 avril, prescrivit aux commissaires d'envoyer chaque année, au mois de novembre, un rôle de tous les matelots de chaque paroisse, aux collecteurs des tailles, et formule l'obligation pour ces derniers d'ajouter ceux qu'ils pourraient connaître et qui auraient été omis et de signaler ceux qui seraient morts, le tout à peine de 300 livres d'amende (6).

(1) Instructions au S^r Hayet, 21 novembre 1677 (Archives de la Marine, B³ 27, fol. 161).

(2) Procès-verbal du sieur Croiset, commissaire, sur le refus des Consuls de Narbonne d'assister au recensement des matelots, 21 juin 1681 (Archives de la Marine, B³ 38, fol. 99 *verso*).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 337, 22 décembre 1673, lettre au commissaire De Narp. — Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVI *bis*, fol. 714, lettre à De Narp du 27 décembre 1673.

(4) Lettre du 23 mars 1681 (Archives de la Marine, B³ 33, f. 285).

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 208 *verso*.

(6) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 179 *verso*.

Le rôle des officiers de l'amirauté consistait à empêcher les bâtiments de sortir, lorsque la fermeture des ports était décrétée (1), et lorsqu'ils étaient ouverts, à s'assurer que les équipages des vaisseaux marchands ne contenaient aucun matelot de la classe de service (2).

Toutes les personnes qui pouvaient, par leur situation ou leur influence, favoriser les opérations du recrutement étaient invitées à prêter au commissaire le secours de leur autorité. Le roi écrit à ce sujet aux hauts fonctionnaires, aux gouverneurs de province et aux lieutenants généraux (3), etc., au duc de Chaulnes (4), au duc d'Aumont (5), gouverneur de Boulogne, à M. de la Coste (6), à M. de Coetlogon, au duc d'Elbeuf (7), au duc de Saint-Aignan (8), gouverneur du Havre, au duc de Charost (9) et à bien d'autres.

(1) Ord. 8 janvier 1671. — Bibl. Nat. mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 167 verso.

(2) *Mémoires* de M. Arnoul (Archives de la Marine, B³ 38, fol. 107).

(3) Instruction pour le S^r Dorinville, mars 1860 (Archives de la Marine B² 42, fol. 145).

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 224, 272. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXII bis, fol. 520. — Archives de la Marine, B² 42, fol. 150.

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 224. — Cl. 856, fol. 41.

(6) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 258.

(7) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 488.

(8) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 41. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXV bis, fol. 687.

(9) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXV bis, fol. 697.

Les membres du clergé étaient, eux aussi, mis à contribution. Les curés devaient lire, au prône de la grand'messe, la liste des matelots de la classe de service et la faire afficher à la porte de l'église (1). Ils devaient encore proclamer au prône les noms de ceux qui avaient fait défaut lors de la première publication (2) et généralement toutes les ordonnances concernant la levée. Ils usaient de leur ascendant sur leurs paroissiens pour les engager à obéir au roi (3), en les rassurant sur ses intentions à leur égard : « J'ai Communiqué mes ordres a Mgr Leuesque de Saint-Malo, écrit le commissaire De Narp, le 3 janvier 1671, qui ma promis de Leur (aux armateurs de Saint-Malo) faire Connetre que vostre Grandeur ne veult pas Troubler Leur Commerce mais quil fault que le Roy sois seruy preferablement comme ilz ont grande Creance en ce Prelat et que il est Tout affaict dans les interestz de Sa Majesté J'espere quil apaisera Tout et que jauray toutte La facilité que il me prometiz en cette Leuée que ie prometiz estre une des plus belles quy ayt este faicte en ce Canton (4). » Sans doute De Narp fut satisfait de l'assistance prêtée par l'évêque en cette occurrence, car, deux ans plus tard, il y eut recours de nouveau pour lui demander d'intervenir auprès de son clergé en faveur du service du roi (5), ce que l'évêque fit de façon très chaleu-

(1) Instructions au S^r Derinville, mars 1860 (Archives de la Marine, B² 42, fol. 145).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 170.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 189.

(4) Archives de la Marine, B³ 13, fol. 222.

(5) Lettre de De Narp, Saint-Malo, 1^{er} février 1673 (Bibl.

reuse (1). Il n'en fut pas toujours ainsi ; Arnoul se plaignait à Colbert, le 27 février 1681 (2), de ce que le curé de Sotteville, loin d'exhorter les matelots à la soumission, avait failli causer une sédition, en les faisant tous évader, après en avoir caché plusieurs dans le clocher.

S'il était nécessaire de faire respecter l'ordre par la force, lors des levées (3), ou de rechercher des insoumis, les commissaires avaient à leur disposition des archers de marine. Ils les aidaient dans les revues et portaient des ordres où le service le demandait (4). L'archer était une espèce de gendarme maritime.

L'influence des capitaines de vaisseaux se faisait également sentir sur la levée des équipages par les traitements infligés aux hommes (5) et par les pratiques employées pour s'assurer un plus grand nombre de matelots que celui qui leur était destiné (6), ou pour se débarrasser des sujets qui leur déplaisaient (7). A cet égard, leur influence fut plutôt néfaste, la correspon-

Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 182).

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 183, lettre circulaire de Sébastien de Guémadeuc, évêque de Saint-Malo, aux recteurs de son diocèse (Pièces justificatives, III).

(2) Archives de la Marine, B³ 35, fol. 127.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 400 et 401.

(4) Lettre de Le Danois, septembre 1681 (Archives de la Marine, B³ 35, fol. 234).

(5) C. Gaillardin, *Histoire du règne de Louis XIV*, t. III, p. 640.

(6) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 351 (Lettre de Colbert de Terron, 7 mars 1672), fol. 377 (Lettre de Colbert de Terron, 17 mars 1672).

(7) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXII bis, fol. 653.

dance des intendants est remplie de plaintes contre eux.

II. — *Caractère obligatoire de l'enrôlement.*

En principe, aucun matelot ne devait échapper à l'enrôlement. L'ordonnance du 22 septembre 1668 était formelle à cet égard, recommandant : « qu'aucun homme ne soit exempt d'y estre compris pour quelque cause et occasion que ce soit » (1). Les instructions données aux commissaires insistent d'une façon toute particulière pour que les registres soient complets. Du reste, les assujettis y avaient un intérêt égal à celui du roi, une charge répartie sur un plus grand nombre d'individus étant moins lourde à supporter. Il était même interdit à un matelot de fournir un remplaçant, les instructions du roi sont très explicites, il défend « d'admettre aucun matelot en la place de ceux qui seront de la classe de service, pour quelque cause, et sous quelque prétexte que ce soit » (2). Pourtant certaines exceptions s'imposaient. D'abord les cas de réforme pour maladie ou infirmité. Nous lisons dans les instructions adressées au S^r Dorinville, commissaire ordinaire de la marine, chargé de l'établissement des classes dans les évêchés de Tréguier, Léon et Quimper, les prescriptions suivantes : « Sa Majesté luy defend expressement

(1) Archives de la Marine, B² 7, fol. 135.

(2) Archives de la Marine, B² 42, fol. 145 (Instruction pour le S^r Dorinville, mars 1680).

d'exempter du service aucun off^{er} marinier ou matelot qui soit en estat de servir sur ses vaisseaux, et en cas qu'il s'en rencontre quelqu'un atteint de maladie qui l'en rendist incapable, il ne l'exemptera du service qu'en rapportant un certificat du scindic, du recteur, du medecin, du chirurgien, et des principaux habitans de la parroisse, et prendra toutes les precautions possibles pour eviter les surprises ordinaires en pareilles occasions » (1).

Le commerce de son côté avait ses exigences, il fallait ménager ses intérêts, puisqu'en somme le rôle de la marine militaire était de le protéger, de favoriser son expansion, et non pas de le tuer en lui enlevant les bras indispensables. De là des dérogations à la règle ; parfois de simples sursis suffisaient, par exemple on déchargeait des matelots de leur tour de service pour ne pas leur faire manquer le voyage de Terre-Neuve (2). On consentit aussi à exempter les patrons et maîtres de barque, moyennant certaines conditions (3) : ils devaient entretenir à leur bord un jeune garçon de 15 à 22 ans, qui, après six mois de service, était couché sur le rôle des commissaires comme novice, et, après deux ans, incorporé dans l'ordre des classes (4). Une ordonnance du mois d'août 1673 fixa le nombre de mousses que les maîtres et patrons devaient avoir pour jouir de

(1) Archives de la Marine, B² 42, fol. 145.

(2) P. Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. III, 1^{re} partie, p. 217.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 130 (Lettre à M. de Seuil, janvier 1670).

(4) Ordonnance du 19 avril 1670 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 179 verso).

cette exemption (1). Il était facile de le prévoir, ce privilège donna tout de suite naissance à des abus ; des matelots, trop pauvres pour avoir une barque à eux, s'associaient pour en acheter une. Lorsque ce cas se présentait, le commissaire les enrôlait tous, sous prétexte qu'étant deux, l'un pouvait faire naviguer la barque pendant que l'autre était au service (2). D'autre part, les armateurs se plaignaient de ce qu'on enrôlât les capitaines de leurs vaisseaux et se lamentaient de ne pouvoir trouver des hommes compétents pour les remplacer ; Colbert de Terron, trouvant leurs réclamations justifiées, exempta ces officiers du service, car, disait-il : « il faut considerer que pour le commerce, Il faut des gens propres et attandus aux choses auxquelles on les destine. Enfin, il faut tacher d'ayder au commerce. En faisant le servuice du Roy et asseurement Il y a assez des matelotz pour tout » (3).

Notons encore, d'après M. E. Mancel, l'exemption collective accordée, par une faveur toute particulière de Louis XIV, à la population maritime de Dunkerque (4).

Restait un dernier système pour échapper au service, tout à fait illégitime celui-là : acheter à prix d'argent le fonctionnaire chargé de la levée. Colbert, in-

(1) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 440.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXVI bis, fol. 458.

(3) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 15 décembre 1670. — Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXVI bis, fol. 458).

(4) E. Mancel, *L'arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*, p. 109.

formé de ce fait, prescrivit de réprimer sévèrement un pareil désordre (1); néanmoins ceux qui trouvèrent moyen de se concilier les bonnes grâces d'un commissaire purent toujours se tirer d'affaire. Un mémoire de 1680 (2) dénonce la complaisance des commissaires envers leurs parents, amis et connaissances, comme l'une des causes qui empêchent le bon fonctionnement des classes.

III. — *Avantages pécuniaires faits aux matelots classés.*

Lorsqu'on procédait à une levée de matelots, on leur remettait d'avance une partie de leur solde, généralement trois mois. Cette somme était destinée à pourvoir à leurs premiers besoins avant l'entrée en campagne et à être remise en partie à leur famille, car pendant la durée du service du matelot, sa femme et ses enfants restaient sans ressources (3); la misère de la famille du marin durant son absence fut une des grosses difficultés auxquelles se heurta le recrutement, nous y reviendrons plus loin et nous verrons les mesures prises pour améliorer cette triste condition. Pour le moment, il nous suffit de savoir que le matelot touchait une part

(1) Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. III, 1^{re} partie, p. 238, lettre de Colbert à d'Argouges, premier président à Rennes, 25 avril 1670.

(2) Archives de la Marine, B³ 34, fol. 293.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXVI bis, fol. 453. — Archives de la Marine, B³ 20, fol. 170.

de son salaire avant son départ et en réglait l'emploi à sa convenance : « Je vous diray, écrit l'intendant Arnoul, que pour les trois mois d'avance les matelots entre eux et dans leur famille pratiquent ce que vous marquez dans le premier article de vostre lettre on leur donne les trois mois et ils en font le partage de la manière qu'il leur plaist chacun suivant le plus ou moins d'affection qu'il a pour sa femme et pour ses enfans (1). » Arnoul se plaint d'ailleurs à reconnaître que généralement les matelots laissent à leur famille tout ce qu'ils peuvent et qu'il y en a d'autres « qui peuvent avoir raison de mesnager avec leurs femmes ».

Après avoir touché cette avance sur leur solde, les matelots étaient dirigés sur les ports d'embarquement. Le voyage présentait de nouvelles difficultés, difficultés qui augmentaient avec la distance à parcourir. On s'efforçait de diminuer le trajet en affectant les marins aux vaisseaux qu'on armait dans le port le plus proche. Le roi, dans ses ordonnances et dans les instructions aux lieutenants généraux et aux commissaires de marine, le promettait dans la mesure où cela pourrait se concilier avec les nécessités du service : « Pour la commodité des équipages, les vaisseaux seront armez et desarmez à Brest autant qu'il se pourra (2) ». Mais assez souvent il fallait envoyer dans le Levant des matelots levés en Ponant, ou réciproquement, vaincre leur répugnance à servir dans une région aussi éloignée

(1) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 170.

(2) Instruction aux lieutenants généraux de Bretagne, 4 septembre 1669. — (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 172).

de celle où ils étaient nés, et assurer leur transport à l'aller et au retour. Le roi résolut primitivement ce problème en remettant aux matelots un mois de solde supplémentaire pour frais de déplacement (1) ; ce système n'allait pas sans inconvénients, ou plutôt les inconvénients que l'on désirait éviter se présentaient malgré cette précaution. On voulait procurer aux matelots les moyens de vivre en route sans être obligés de mendier, mais par suite de leur insouciance, sitôt en possession de leur argent, ils le dépensaient dans les cabarets des environs et ne se mettaient guère en chemin avant de l'avoir entièrement gaspillé ; la nécessité les poussait ensuite à se livrer au maraudage. Ces désordres n'étaient d'ailleurs pas nouveaux (2), ils préexistaient à l'établissement des classes ; depuis longtemps la conduite accordée à ces matelots était jugée inutile et la suppression de cette dépense proposée. On ferait marcher les matelots par groupe et par étapes sous la surveillance d'un commissaire ; au besoin, pour passer du Ponant en Levant, on les embarquerait à Narbonne ou à Agde jusqu'à Toulon ; au moment de leur libération, le retour dans leurs foyers s'effectuerait par les mêmes voies (2). En 1675, Arnoul essaya

(1) Archives de la Marine, B³ 8, fol. 119 (Ordonn. 4 sept. 1669), fol. 116 (Instructions aux lieutenants généraux de Bretagne), B³ 8, fol. 434 (Instructions au S^r d'Oppède, 5 janvier 1670), B³ 27, fol. 161 (Instruction au S^r Hayet, 21 novembre 1677).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CVII, fol. 196 (Mémoire concernant l'épargne que l'on peut faire tant pour la Levée et la conduite des Matelots qui se leuent ordinairement en Ponant pour les faire passer en Prouence, que pour les montres de desarmement, 1662).

quelque chose de ce genre et il rendait compte au ministre de son innovation en ces termes : « Presentem^t je les (les matelots) fais marcher par troupe de trente et quarante a la fois : je leur fais payer leur nourriture par le chemin pour les obliger a s'y soumettre ce qui n'est pas une depense considerable a proportion du bien que cela produit, et lon les consigne touiours ou a un Commis ou a un Archer avec un rôle pour en rendre compte au bureau de Toulon : c'est ce qui me fait faire diligence dans mes leueez sans quoy les armem^{ts} traïsneroient bien plus en longueur et particulierement lorsqu'il y a aussy peu de matelots dans la prouince qu'il sen trouuoit a larmement des derniers vaisseaux » (1). Cette organisation fut-elle heureuse ? non sans doute, puisque l'ancien système continua d'être appliqué. Nous l'apprenons par les instructions données, le 21 novembre 1677, au Sr Hayet (2), commissaire ordinaire de la marine, préposé à l'enrôlement général des matelots de Languedoc.

L'importante question de la solde avait été jusqu'alors réglée d'une façon assez defectueuse. Colbert se préoccupa d'en déterminer le taux et d'en améliorer le mode de distribution. Il n'était pas possible de laisser chaque homme discuter son salaire et exiger le plus qu'il pourrait ; il fallait établir un tarif général, d'après lequel tout le monde serait payé sans contestations. Un mémoire anonyme de 1648 (3) proposait

(1) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 170 (Lettre d'Arnoul, Toulon, 30 juillet 1675).

(2) Archives de la Marine, B²27, fol. 161.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXII, fol. 449.

12 livres par mois et par homme. Les instructions données le 26 mars 1670 par M. de Seuil, intendant à Brest, pour le paiement des officiers mariniers et matelots, nous apportent quelque lumière sur ce point (1) : le traitement n'est pas le même pour tous, et c'est justice, car en dehors des officiers mariniers, dont le traitement est généralement plus élevé, les matelots ne sont pas également expérimentés, les uns recevront donc plus que les autres à proportion des services rendus : « Et comme il s'en rencontre, dit de Seuil, qui mériteront plus que le Commun ainsy que seront Les M^{es} M^{es} Canonniers, et autres, Il faudra aussy leur donner de L'augmentaôn de solde a proportion de leur valleur, Et parce que le fonds de cette augmentaôn de dépence sera pris sur les garçons et autres qui n'ayant pas assez d'experience, deuront aussy estre moins payez que le commun » (1). Enfin un règlement du 22 novembre 1673 (2) vint fixer la solde des équipages comme suit :

Au maître canonnier pour ses appointements par mois, 50 livres ; au second canonnier, 35 livres.

Les canonniers étaient payés les uns 21 livres, les autres 18, d'autres 16 seulement. Quant aux simples matelots, les uns touchaient 15 livres et les autres 12.

Nous voilà renseignés sur le tarif de la solde, reste à savoir comment, d'après les ordonnances, la remise aux hommes devait en être faite. Colbert fut obligé de réformer les plus graves abus. Jusqu'alors les capitaines s'étaient chargés de faire la répartition de la solde ; de

(1) Archives de la Marine, B³ 9, fol. 90.

(2) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 215 *verso*.

cet usage étaient nés des désordres révoltants (1), auxquels nos plus célèbres capitaines, et parmi eux l'illustre Duquesne (2), ne craignaient pas de participer. De pareilles indécicatesses ne choquaient pas alors, tant l'habitude en était prise ; mais les équipages se plaignaient des injustices commises. Leurs réclamations pouvaient friser la mutinerie. En tous cas, de semblables agissements étant de nature à ébranler la discipline, on ne pouvait en tolérer le retour. Aussi résolut-on de renoncer aux services des capitaines : « Je dois dire a. V. a., écrit le 5 février 1666 Colbert au duc de Beaufort, que le Roy veut absolument que l'establissement des Escrivains et le payement a la banque se fassent, sa Ma^{té} n'estimant pas que rien se puisse faire de plus aduantageux pour son service (3) », et le 12 mars suivant, il lui dit encore : « Je dois vous dire que le Roy est tellement persuadé que le bien de son service veut que les Equipages soient payez a la banque, que le mieux que les Capitaines puissent faire est de se conformer a la volonté de sa Ma^{té}, et v. A. de conduire leurs esprits en sorte qu'ilz ne se desgoutent pas dans l'occasion présente pour ce changement » (4). Cette réforme ne fut pas du goût de tous les capitaines, certains s'y soumirent difficilement, mais Louis XIV et Colbert tenaient au parfait accomplissement de leurs

(1) Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, novembre 1887, p. 317).

(2) Archives de la Marine, B³ 3, fol. 358 (lettre de La Guette, intendant de marine à Toulon, 15 avril 1664).

(3) Bibl. Nat., mss. — 500 *Colbert*, vol. CXXVI, fol. 37 verso.

(4) Bibl. Nat., mss. — 500 *Colbert*, vol. CXXVI, fol. 95.

ordres ; il fallut s'incliner. Cependant cette réforme ne prit pas immédiatement un caractère définitif ; on voit encore, en 1669, Colbert essayer de pallier les inconvénients du système du paiement par les capitaines, sans oser les supprimer radicalement. Par une ordonnance du 3 octobre (1), il décida que la solde ne serait comptée que du jour où les vaisseaux sortiraient des ports et à la condition qu'ils seraient chargés de leur artillerie et prêts à mettre à la voile dans les huit jours : cette mesure était destinée à empêcher les capitaines de donner à leurs équipages la permission de rester à terre pendant un mois ou six semaines et de détourner pendant ce temps la solde à leur profit. Ce ne fut qu'à partir de 1670 (2) que le paiement se fit à la banque par les soins de l'écrivain. Celui-ci, ayant en mains le rôle d'équipage, pouvait être certain que le nombre d'hommes rétribués correspondait bien à celui des matelots ayant effectivement servi, la tricherie devenait difficile.

Toutes ces opérations étaient faites publiquement. Le 26 décembre 1672, le commissaire Sachy s'excuse de n'avoir pu observer l'ordonnance du roi prescrivant de payer les matelots en présence des magistrats, il n'y en avait point en la plupart des lieux de son département, il a requis l'assistance du lieutenant du roi et se propose, en cas de pareille difficulté, de demander celle des recteurs (3). Les échevins étaient aussi invités à ser-

(1) Archives de la Marine, B³ 8, fol. 149.

(2) Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, novembre 1887, p. 318.)

(3) Archives de la Marine, B³ 13, fol. 339.

vir de témoins de la remise de la solde (1). Parfois les commissaires exigeaient des reçus des matelots : « Comme nous auons un scindic qui cherche les moyens de me nuire aussi bien que quelques officiers de la juon de cette Ville pour ma seurté j'ay obligé Tous ces gens de mer suiectz a corruption de me donner des quitances, de ce quilz ont Touché de moy (2). »

La classe de service était à la disposition du roi toute l'année, mais la durée de l'embarquement ne dépassait pas six mois et la solde ne courait que pendant cette période. Le reste du temps, le matelot, obligé de répondre à première réquisition, demeurait à terre oisif ; il lui était interdit de s'engager avec les marchands (3), ne gagnant rien, il risquait de mourir de faim.

Pour concilier les intérêts du trésor royal et des gens de mer, on décida de payer la solde entière pendant la durée de leur service à la mer et d'accorder une demi-solde quand ils ne seraient pas embarqués ; l'ordonnance du 4 septembre 1669 consacra cette solution (4) :

(1) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 503, fol. 243, 246.

(2) Lettre du commissaire De Narp, 18 décembre 1672 (Archives de la Marine, B³ 13, fol. 305).

(3) Le roi ne plaisantait pas sur ce sujet ; qu'on en juge : « Voulons que tous officiers-mariniers, matelots et gens de mer qui se seront engagés aux marchands pendant leur année de service..... soient punis comme déserteurs de la peyne des galères pour la première fois, et de mort en cas de récidive. » (Déclaration du Roi sur l'enrôlement des matelots en Bretagne, novembre 1670 ; Archives de la Marine, B³ 10, fol. 202 *verso*).

(4) Déjà, on avait, à diverses reprises, accordé des demi-soldes à des matelots, que l'on désirait garder tout l'hiver pour les employer à l'armement prochain. Ainsi, en 1666, le roi veut con-

« Outre le payement régulier, qui leur sera fait pour tout le temps, qu'ils serviront sur les vaisseaux de sa Maïesté, il leur sera encore payé la moitié de leur solde pour tout le temps qu'ils demeureront à terre jusques à la fin de l'année de leur engagement (1). » Les instructions données aux lieutenants généraux pour l'exécution de cette ordonnance, renouvelaient les précédentes déclarations : « Pendant le temps que les Equipages ne seront point employés sur mer, ce qui ne pourra estre que de quatre ou six mois au plus de chacune année, Sa Ma^{te} leur

server une partie des équipages de l'escadre du duc de Beaufort, voici ce qu'il propose à cet effet : « Quant au desarmement Sa Ma^{te} se remet a ce que ledit S^r duc de Beaufort estimera pour le mieux. Elle estime seulement qu'il doit renvoyer en Charente les vaisseaux dont les Equipages sont des Isles de Xaintonge d'autant que les Capitaines les pourront conserver avec facilité, et pour cet effet Sa Ma^{te} Estime qu'on pourroit leur donner la moitié, ou les deux tiers de la solde sans viures pendant le temps que lesdits vaisseaux demeureront en Charente a condition de se tenir prestz pour se rembarquer au premier ordre qu'ilz en receurent de leurs Capitaines.

» Quant a la solde des prouençaux qui seront retenus et mesme des ponantois Sa Ma^{te} Estime qu'elle pourroit estre réglée pendant le tempz qu'ilz seront a terre a la moitié de ce qui leur est donné quand ils sont en mer tant en solde, qu'en victuailles a condition de servir pour tous les radoubz, et autres trauaux a faire ausd^t vaisseaux. » (Mémoire sur la résolution que le Roy a prise après avoir entendu les S^{rs} Marquis de Bellefondz et du Quesne pour l'entretènement de ses forces maritimes pendant l'hiver prochain. — Bibl. Nat., mss. — 500 *Colbert*, vol. CXXVI, fol. 199). On le voit par cet exemple, l'idée n'était pas absolument neuve, elle avait déjà été expérimentée, mais seulement d'une manière accidentelle, temporaire, et n'avait pas encore revêtu le caractère d'une institution.

(1) Archives de la Marine, B² 8. fol. 119.

fera payer une demie solde, pour leur donner moyen de viure dans leurs maisons (1) ». Cet engagement est confirmé dans des ordonnances et des déclarations postérieures (2). L'ordonnance du 19 décembre 1670 (3) fixant l'époque de la publication des classes au premier janvier, décida que la solde ou la demi-solde serait payée aux matelots suivant qu'ils seraient en mer ou qu'ils resteraient à terre, à partir du 1^{er} avril jusqu'à pareille date de l'année suivante. Bientôt la demi-solde fut irrégulièrement payée. Cependant Colbert de Terron estimait que le premier mois de demi-solde devait être payé ponctuellement et assez libéralement. Il y voyait en quelque sorte le sceau de l'engagement et était d'avis que si des économies étaient nécessaires, elles devaient porter sur les autres mois, deux mois de demi-solde lui paraissant suffisants (4). Il insiste pour que cette demi-solde soit payée, prévient que les matelots s'attendent à la toucher et laisse entendre qu'il serait fâcheux de leur faire éprouver une déception, car « c'est par la quilz doiuent estre assujettis a ne s'engager a aucun voiage, qui puisse mettre en compromis la nécessité de se presenter au temps de leur service (5) ». Vraisemblablement la réponse se fit attendre. Le 1^{er} janvier 1674, il

(1) Archives de la Marine, B² 8, f. 116.

(2) Notamment dans les Instructions au S^r d'Oppède pour l'enrôlement des matelots de Provence, 5 janvier 1670 (Archives de la marine, B³ 8, fol. 434).

(3) Archives de la Marine, B³ 10, fol. 209 verso.

(4) Lettre du 28 décembre 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXVI bis, fol. 720).

(5) Lettre du 11 décembre 1673. Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVI bis, fol. 587.

mande encore qu'il ne peut pas « trauailler a fondz a l'engagement des matelotz, pour les esquipages de la campagne prochaine que Sa Ma^{te} ne se soit déterminée sur ce quil luy plaist de faire pour la demye solde (1). » Elle fut encore accordée en 1674, Desclouzeaux'la distribuait en Saintonge au mois de janvier de cette année-là (2) et Jonville reçut des ordres en ce sens en novembre 1675, au dire d'Arnoul (3), qui pense que cette demi-solde contribuera assurément beaucoup à faciliter l'enrôlement général des matelots. Mais, en 1677, cette clause n'est plus respectée. Dans les instructions remises au S^r Hayet, le 21 novembre, pour l'enrôlement des matelots en Languedoc, le paragraphe relatif à la demi-solde est biffé et on a inscrit en marge : « Scauoir s'il faut mettre cet article puisquil ne sexecute point (4) ». Depuis lors il ne fut plus question de demi-solde (5).

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVII, fol. 57.

(2) *Mémoire* de Colbert de Terron, 22 janvier 1674 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVII, fol. 194.)

(3) Lettre d'Arnoul du 16 novembre 1675 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXII bis, fol. 555).

(4) Archives de la Marine, B³ 27, fol. 161.

(5) Les instructions remises au commissaire Dorinville, chargé du soin des classes des évêchés de Tréguier, Léon et Quimper (mars 1680) sont muettes sur ce point.

IV. — *Privilèges et faveurs résultant de l'enrôlement.*

Pour faciliter le recrutement de la marine de l'Etat et pour encourager et soulager les populations des côtes, un certain nombre de privilèges étaient accordés aux gens de mer ; nous avons parlé de l'avance de la solde. D'autres exemptions plus sérieuses leur étaient octroyées : l'ordonnance du 31 octobre 1647 les avait déchargés du guet et garde de la côte et du logement des gens de guerre (1), ces mesures furent maintenues (2), d'autres furent prises dans le même sens. La taille constituait pour le matelot une assez lourde imposition. Tant qu'il avait la liberté de s'engager sur les vaisseaux marchands, ses gains lui permettaient de s'acquitter, mais dès qu'il était au service, la situation changeait. Aussi en 1667, le commissaire général Deseuil demande pour les marins un dégrèvement partiel (3) ; dans l'esprit de Deseuil c'était un allègement purement accidentel qu'il sollicitait. Bientôt Colbert forma le projet de constituer avec cette exemption une sorte de prime d'engagement : tout matelot qui signerait un engagement de trois ans serait exonéré de la

(1) Crisenoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, p. 40.

(2) Ordonnance du 20 juillet 1661 (Fuzier-Herman, *Répertoire général alphabétique de droit français*, t. XXVII, V^e Marine de l'Etat, n^o 443).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 4 (lettre de Deseuil, 3 janvier 1667).

taille, si sa cote n'était que de 10 ou 20 livres et au-dessous (1). La perte pour le trésor ne serait pas considérable, les gens de mer étant généralement peu aisés et leur cote peu élevée et la Marine y trouverait un avantage assuré pour le recrutement des équipages (2). À la date du mois d'août 1667, nous trouvons dans les *Mélanges Colbert*, à la Bibliothèque Nationale, un état des matelots engagés sur la flotte, auxquels le roi accorde l'exemption des tailles pendant la durée de leur service. Le montant de cette décharge est très variable : 20 sols seulement à Charles Tigon, 60 à Jacques Faucher, 70 à Robert Tostain, 4 livres à Noël le petit, 10 à François Maubert, 14 livres 16 sols à Jean Bigou, tous matelots de l'élection de Bayeux ; défense était faite aux collecteurs de leur paroisse de leur en demander aucun paiement (3). Colbert de Terron se montrait partisan de cette organisation ; il dit, en parlant des gens des Sables d'Olonne, qu'ils « seruent alternatiuement au commerce et à la guerre, Et que la pesche leur estant plus utile que la guerre Ils ayment bien mieux lun que lautre, Tellement que sy lon mettoit du costé de la guerre l'exemption de la taille dans l'année du seruice cela en fortiffiroit fort le party (4) ». Ce projet ne fut pas mis à exécution, mais de temps à

(1) Bibl. Nat., mss. — 500 *Colbert*, vol. CXXVI, fol. 239 verso (lettre à Colbert de Terron, St-Germain, 7 février 1667).

(2) Voir à ce sujet une lettre de Colbert à Colbert de Terron, St-Germain, 12 février 1667, citée plus haut, page 29.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLV, fol. 266.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLVII, fol. 68 (lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 5 janvier 1668).

autre il revenait sur l'eau. On en parlait avec tant d'insistance en 1681, que les matelots avaient fini par prendre leurs désirs pour des réalités et tenaient la réforme pour accomplie. Arnoul lui-même est ébranlé, ne sachant que croire et surtout que faire, il n'ose imprimer immédiatement les bulletins des matelots. Il écrit au ministre pour savoir s'il est bien dans son intention d'accorder cette dispense, « parce qu'autrement il vaudrait mieux n'en point parler », mais il estime, que si cette grâce était octroyée, elle ferait plus d'effet que tout le reste (1) ; il insistait pour qu'elle fût reconnue (2). En réalité, si les matelots obtinrent parfois un dégrèvement des tailles, ce ne fut jamais que d'une façon temporaire.

Mais pendant leur année de service, on ne levait pas sur eux le droit d'industrie (3), ni sur les patrons de barque qui entretenaient des mousses à leur bord, ou du moins si on essaya de le faire, le ministre intervint aussitôt en leur faveur. En 1680, les Consuls de Narbonne avaient imaginé de réclamer ces subsides ; le commis aux classes de cette ville, Lesgret de La Salle, après s'être plaint à l'intendant du Languedoc D'Aguesseau, n'hésita pas à en référer au ministre (4) et obtint satisfaction par une délibération des Etats de Langue-

(1) Archives de la Marine, B³ 35, fol. 173 (Lettre d'Arnoul, Le Havre, 24 juin 1681).

(2) Archives de la Marine, B³ 38, fol. 107 (*Mémoire* de M. Arnoul sur les classes de Normandie, 12 avril 1681).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 415, 418, 439, 440

(4) Lettre du 23 septembre 1680 (Archives de la Marine, B³ 34, fol. 222).

doc rendue à Montpellier au mois de novembre 1680 (1).

Soulager les marins capables de servir le roi était bien, il fallait aussi s'intéresser à leur sort, lorsqu'ils étaient vieux ou infirmes et ne pas les laisser mourir dans la misère. Demuyn avait sollicité pour ceux de Royan l'exemption des gens de guerre, lorsqu'ils avaient leurs enfants au service (2). On avait encore proposé de leur attribuer des secours en argent, pris sur le fonds des amendes, ou, pour ceux de Provence, de leur réserver le monopole de la batellerie du Rhône ou certains emplois comme ceux de gardiens des vaisseaux (3). C'est surtout des marins devenus impotents à la suite de blessures reçues sur les vaisseaux du roi que l'on se préoccupa, et avec raison ; la situation de ces malheureux infirmes, ne pouvant plus gagner leur pain, était pitoyable et la perspective de cette misère poussait les gens de mer à s'expatrier pour éviter de servir. Barin de la Galissonnière traduisait fort bien leur sentiment dans une lettre du 13 février 1667 ; il écrivait « qu'une des raisons qui les obligeoient autant de se tirer du service, estoit que quand ils estoient estropiez, on ne leur donnoit aucune recompense » (4). Ce ne fut pourtant que par une ordonnance du 19 avril 1670 (5) que l'on prescrivit le paiement de

(1) Archives de la Marine, B³ 34, fol. 296.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXII bis, fol. 586 (lettre de Demuyn, 2 décembre 1675).

(3) Archives de la Marine, B³ 34, fol. 294.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 291.

(5) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 179 verso.

2 écus par mois, leur vie durant, aux marins blessés à l'occasion du service de Sa Majesté ; malheureusement cette dette ne fut pas toujours acquittée très exactement, il y eut des plaintes (1), et le roi renouvela sa promesse dans un règlement du mois d'août 1673 (2). Le 11 du même mois, il fut enjoint au S^r Hubert de distribuer un mois de solde aux estropiés (3) ; on leur donnait aussi de quoi s'en retourner chez eux (4), maigre ressource, qui présentait surtout l'avantage d'en débarrasser les hôpitaux des ports. Cependant le roi nourrissait le projet de leur fournir des allocations ultérieures (5). En effet, le 23 septembre parut un règlement (6) prescrivant une retenue de six deniers par livre sur les appointements et la solde de tous les officiers généraux de marine, officiers particuliers des vaisseaux, et sur la solde des équipages pour être affectée à la construction de deux hôpitaux généraux, l'un à Rochefort, pour le Ponant, l'autre à Toulon, pour le Levant. Dans ces hôpitaux devaient être reçus les blessés jusqu'à leur entière guérison et les incurables leur vie durant. Si, malgré leurs infirmités, ils étaient encore capables de remplir un emploi quelconque dans la marine, Sa Majesté leur allouait en surplus de leurs

(1) Archives de la Marine, B³ 13, fol. 303 (lettre du commissaire De Narp, Saint-Malo, 18 décembre 1672).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 178 verso.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 293.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 480 (A. M. Demuyn, 13 août 1673).

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 297 (A. M. de Demuyn, 23 août 1673).

(6) Archives de la Marine, B² 20, fol. 171 verso.

salaires, 6 livres par mois aux officiers mariniers, et 4 livres 10 sols aux matelots ; dans le cas, où ces pauvres gens préféreraient se retirer chez eux, on leur payerait trois années entières de leur subsistance, savoir 216 livres aux officiers mariniers et 162 aux matelots (1). Des précautions étaient prises pour n'admettre dans ces établissements que ceux qui auraient acquis le droit d'y être soignés. Ainsi étaient assurés les vieux jours de ces braves gens (2). Et c'est là la première origine de la caisse des invalides de la marine (3).

Le fardeau du service n'atteignait pas seulement les matelots, il retombait aussi très lourdement sur leurs familles. Privés pendant une année entière de leur gagne-pain, trop souvent la femme du matelot, ses enfants et ses vieux parents étaient condamnés à la plus atroce misère, et c'est pour s'y soustraire, eux et les leurs, que les marins se cachaient, pour essayer d'échapper aux levées. Ce triste état est dépeint dans la

(1) On trouve à la Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVI bis, fol. 701, un rôle d'une partie des matelots et soldats estropiés dans la campagne contre les Hollandais et des sommes qui leur ont été payées pour leur récompense, 25 décembre 1673 (Pièces justificatives, IV).

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 140, signale une ordonnance de 1674 soumettant à une retenue de 6 deniers par livre les appointements de tous les officiers et équipages, dans le dessein d'élever des lieux de retraite pour les marins estropiés au service des vaisseaux ; nous n'avons trouvé nulle part ailleurs trace de cette ordonnance. Il est vraisemblable que Brun a voulu parler du règlement du 23 septembre 1673.

(3) C. Gaillardin, *Histoire du règne de Louis XIV*, t. III, p. 642.

correspondance des intendants et des commissaires ; il ne pouvait manquer d'émouvoir le cœur de Colbert, qui essaya d'atténuer les souffrances de la population si intéressante des côtes. Dès 1667, il accorde des remises de tailles aux parents des matelots, lorsqu'ils sont avancés en âge ou atteints d'infirmités (1). A partir de 1669 il s'attache à faire remettre exactement aux veuves et aux enfants des matelots morts en service le montant de la solde due à leurs maris et à leurs pères (2) ; cela fut exécuté pour la première fois en faveur des femmes des matelots tués à Candie. L'ordonnance du 10 janvier 1670 ratifia cette mesure (3), mais il ne paraît pas qu'elle ait été généralisée, ou alors l'exécution en aurait été bien défectueuse, car le 19 novembre, Sachy de Séjourné, commissaire à Nantes, demande les instructions de Colbert à ce sujet : « Vostre grandeur me fera la grâce me mander Son Intention comme aussy sur ce que jay pris la liberté vous escrire touchant les vefues peres et meres que leurs maris et enfans sont mortz au service qui demandent une gratification du Roy comme on en a fait a d'autres pour peu de choses, cela feroit un bon effect (4) ». Cependant à différentes reprises, Colbert donne l'ordre d'effectuer ce paiement et se félicite même de l'heureuse impression qu'il produit (5), néan-

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLV, f. 266.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 75, 149, 130 verso.

(3) Bibl., Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 178 verso.

(4) Archives de la Marine, B³ 9, fol. 87.

(5) 27 mars, 30 octobre 1671. Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 143, 178.)

moins des réclamations s'élèvent encore (1), et Sachy nous révèle la raison pour laquelle il ne peut faire les versements prescrits : le manque de fonds paralyse sa bonne volonté (2). Il n'est pas seul à réclamer (3), aussi ne paye-t-on que partiellement et encore après de longs délais (4).

Même lorsque le matelot échappait aux hasards de la guerre, la situation de sa famille pendant son absence était très précaire. En partant, il laissait à sa femme une portion plus ou moins considérable de ce qu'il avait touché par avance sur sa solde ; mais si cet argent permettait de faire face aux premières difficultés, il ne pouvait évidemment pas suffire aux besoins de la famille pendant toute la durée de l'absence de son chef. Aussi est-on obligé de faire des distributions de secours ; en 1672, par exemple, le Trésorier reçut l'ordre de remettre 6.000 livres à Rochefort dans ce but (5), le 20 juillet De Narp écrit qu'il s'occupe de faire aux femmes un paiement à compte des gages de leurs maris, malheureusement l'argent manque, il espère le recevoir prochainement et aussitôt il soulagera ces malheureuses, « car sans les précautions que j'ay pour Empes-

(1) Lettre du commissaire de marine De Narp, 18 décembre 1672 (Archives de la Marine, B³ 13, fol. 305).

(2) 26 décembre 1672. Archives de la Marine, B³ 13, fol. 339.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 236 (au commissaire Sachy, 6 janvier 1673) (à M. de Seuil, 7 janvier 1673). — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, bis, fol. 474 (Sachy, 14 septembre 1676).

(4) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 98, 100.

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 217.

cher les gens ausquelz elles doiuent, elles en seroient asseurement fort molestées la douceur qu'on leur doit donner les fera respirer quoyque Monsieur De Seuil me dit que le fondz en est petit (1) ». En somme, en mettant les choses au mieux, il les empêchera de mourir de faim, cela arriva. De Seuil envoie l'ordonnance attendue, chacune de ces malheureuses touche 40 livres : « Voila de pauvres creatures contentes, s'écrie De Narp, et en vérité cela les soulage beaucoup car ie les ay obligée de s'acquiter d'une partye de ce quelles deuoient tant pour leur Locations qu'autre choses de leur petitiz besoinz et ce qui leur reste doibt leur seruir encor pour quelque Tems si bien qu'ainsy Elles ne souffriront pas sitost (2). » Des secours analogues furent accordés de temps en temps (3) à de malheureuses femmes accablées par la détresse, poursuivies par d'impitoyables créanciers ; Colbert aurait voulu toujours le faire, mais trop souvent l'état des finances royales l'en empêcha. Et puis n'était-il pas délicat de remettre de l'argent aux femmes des matelots en acompte de leur solde et à leur insu ? Aussi prit-on la précaution d'avertir les matelots avant leur départ, de laisser à leurs femmes des billets de ce qu'elles pourraient recevoir, vraisemblablement comme des espèces de chèques. elles étaient payées sur

(1) Archives de la Marine, B³ 3, fol. 237 (Lettre de De Narp, Saint-Malo, 20 juillet 1672).

(2) Archives de la Marine, B³ 13, fol. 260 (lettre de De Narp, Saint-Malo, 26 juillet 1672).

(3) Bibl. Nat., mss. *Clairambault*, Cl. 707, fol. 300 (Au S^r Denarp, 8 septembre 1673), fol. 303 (au S^r Desclouzeaux, 18 sept. 1673). — Archives de la Marine, B³ 20, fol. 170 (lettre d'Arnoul, Toulon, 30 juillet 1673).

présentation de ces billets et, à leur retour, les matelots les retiraient avec ce qui leur restait dû de leur solde (1). L'ordonnance du 7 août 1675 (2) promet à ces femmes le tiers de la solde de leurs maris, la quotité qu'il leur était permis de toucher était désormais nettement fixée, mais lorsque les caisses étaient vides, on ne pouvait pas les remplir à coups d'ordonnances et les paiements se faisaient toujours aussi irrégulièrement (3).

Certains intendants essayèrent de leur venir en aide en leur procurant du travail ; Arnoul les emploie aux ateliers du parc pour la confection des voiles et des étoupes (4), mais ce secours ne peut être efficace que pour celles qui habitent les environs d'un arsenal et ne saurait s'étendre à celles qui résident dans les petites bourgades de la côte.

En résumé, malgré les efforts de Colbert, la misère ne cessa de s'abattre sur les familles des matelots, et cependant aux ressources qu'il tentait de créer pour les parents, les femmes ou veuves de matelots, il voulut encore ajouter autre chose. Dans l'intérêt du roi et dans celui des populations, il entreprit l'éducation des enfants. Développer en eux la vocation maritime, leur faciliter l'acquisition des connaissances nécessaires à la formation de bons marins pour le commerce et pour la guerre, voilà le but qu'il se proposait. Déjà Richelieu,

(1) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 170. — Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 269.

(2) Bibl. Nat., mss. *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 335, Archives de la Marine, B³ 27, fol. 161.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 100, fol. 124. — Archives de la Marine, B³ 27, fol. 42.

(4) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 170.

en 1627 (1), avait institué des écoles d'hydrographie et de canonage, ces dernières spécialement réservées aux jeunes gens de 16 à 20 ans. Colbert reprit le plan du grand cardinal. Le 10 septembre 1669, il fit écrire par Louis XIV au maire et aux échevins de Saint-Malo pour l'établissement d'un collège de marine en cette ville (2). Le roi leur représentait les avantages à retirer pour leur commerce de l'instruction des matelots et des jeunes gens qui auraient « l'inclination portée à la marine, en l'hydrographie, à la manœuvre du canon, et aux autres choses, qui regardent les fonctions des officiers, marins, et des matelots ». Il les invitait à conférer à cet effet avec des commissaires désignés pour assister à la prochaine Assemblée des Etats de Bretagne. D'après un mémoire anonyme et sans date, conservé à la Bibliothèque Nationale (3), et qui vraisemblablement se rapporte à cette époque, on proposa d'établir trois collèges en Bretagne, celui de Saint-Malo et deux autres à Saint-Brieuc et à Morlaix ; on y traite des bâtiments à affecter à ces collèges, des sommes nécessaires à leur entretien, d'un champ de tir pour l'exercice du canon, d'une frégate à mettre en mer dans chacun de ces ports pour exercer les élèves, et de la formation du Conseil d'administration. Malheureusement la guerre empêcha ces écoles de fonctionner (4)

(1) Edit de 1627. — Bibl. Nat., mss. — 500 *Colbert*, vol. CCIII, fol. 87.

(2) Archives de la Marine, B² 8, fol. 123.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXII, fol. 155.

(4) Chabaut-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, octobre 1887, p. 44).

ou du moins les désorganisa tellement que l'on ne put obtenir les résultats espérés. En dehors et à côté de l'instruction professionnelle, Colbert avait eu aussi la pensée de cultiver l'intelligence de ces enfants en obligeant les curés à leur apprendre gratuitement à lire et à écrire (1).

V. — Vie des matelots à bord.

La discipline était restée à peu près ce qu'elle était du temps de Richelieu, même régime sévère, mêmes châtimens rigoureux et cruels ; la mort, les galères, la cale, les coups de corde sont toujours supplices à la mode, et toujours appliqués d'une façon arbitraire ; les mauvais traitements de toutes sortes s'ajoutent à ces punitions barbares. Colbert s'émeut des horreurs qui lui sont rapportées et s'emploie de son mieux à les faire cesser ; difficile entreprise, car il s'agissait de réformer les mœurs. « Je vous dois dire, écrit-il à Colbert de Terron, le 5 novembre 1666 (2), que les mauvais traitemens que j'entendz dire de toutes partz que les Capitaines font aux gens de leurs Equipages est extraordinairement contraire a ce qui est en cela du service de Sa Ma^{té} et vous debuez donner une application toute particulière a bien faire connoistre aux Capitaines

(1) Chabaut-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, octobre 1887, p. 43).

(2) Bibl. Nat., mss. — 500 Colbert, vol. CXXVI, fol. 213.

qu'il n'y a rien si jimportant ny qui leur doibue tant attirer d'estime et de consideration du Roy qu'en s'appliquant a si bien traiter leurs Equipages, que les hommes s'engagent volontairement avec Eux, Et vous debuez de plus bien examiner la conduite de tous lesd. capitaines sur ce point, parce qu'encores qu'apresent la grande quantité de vaisseaux que le Roy doit tenir en mer, oblige d'employer tous ceux qui sont capables de les commander sans observer si exactement leur conduite, comme cette guerre ne peut pas tousjours durer et que le Roy alors aura beaucoup moins de vaisseaux a tenir en mer, Sa Ma^{te} preferera tousjours ceux qui auront mieux traicté leurs Equipages, et avec lesquelz les Matelotz et autres gens de mer s'engageront plus volontiers et avec plus de plaisir.

« Observez par la relation du combat de la Roche que je vous enuoye, que s'il auoit esté plus maistre de son Equipage Il auroit encores fait une plus belle action, — Vous pouuez aussi observer par l'extrait des lettres que j'ay receu du Haure que Rabesnières, Turelle et Villepars n'agissent pas trop en ce sens, Et je vois de plus que du Quesne en est fort esloigné, en sorte que comme c'est l'esprit presque'universel de tous les officiers, vous avez plus besoin d'appliquer toute vostre industrie pour les faire changer. » Ce qui ressort de cette lettre, c'est plutôt le souci du service, que du bien-être des hommes, mais quel que soit le sentiment qui ait animé Colbert, il semble bien résolu à le faire respecter, ne craignant pas d'annoncer une sélection parmi les états-majors et de menacer les coupables de destitution. La prolongation de la guerre empêcha cet épurement et les mêmes abus se reproduisirent, tant ils étaient

dans les usages ; remarquons d'ailleurs que les plus grands capitaines ne rougissaient pas de s'y livrer, l'illustre du Quesne est particulièrement accusé de s'adonner à ces pratiques, qui aujourd'hui paraîtraient monstrueuses.

La nourriture était aussi défectueuse en quantité et en qualité que par le passé, au début de l'administration de Colbert. Les capitaines étaient toujours chargés de la fournir, ils le faisaient au mieux de leurs intérêts personnels, mais au plus grand détriment de leurs hommes. Ils se procuraient des bénéfices illicites sur la somme qui leur était allouée pour l'achat des vivres. Ces pratiques, très anciennes dans la marine, avaient de tout temps donné naissance à des plaintes. On avait élaboré des projets de réforme (1) sans jamais les exécuter. Colbert, avec son amour de l'ordre, ne pouvait supporter de tels dérèglements et entreprit de mettre les choses sur un pied nouveau. Il résolut d'abord de faire afficher sur chaque vaisseau, au pied du grand mât, ce que chaque matelot devait recevoir, espérant limiter la friponnerie de certains capitaines et donner aux écrivains le moyen de signaler les fraudes qui pourraient se produire (2). Cette précaution était insuffisante et la surveillance secrète exercée par les écrivains humiliante pour les capitaines. Une mesure plus radicale s'imposait, confier ce soin exclusivement à un munitionnaire relevant directement du roi. Cette réforme fut réalisée

(1) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXII, fol. 449 (*Mémoires pour la marine*, août 1648).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLII, fol. 240 (lettre de Brodart, Toulon, 21 mai 1669).

par arrêt du 2 octobre 1669 (1). Le lendemain une ordonnance (2) vint déterminer l'époque à laquelle devait commencer la fourniture des vivres, pour en prévenir le gaspillage avant que le vaisseau ne mît à la voile. La volonté du roi de réprimer les scandaleux abus du passé était si nette, qu'il écrivit peu de jours après (11 octobre 1669) à M. d'Infreville pour lui dire de retrancher aux capitaines de l'armée navale, sur leur paye, la valeur des repas qu'ils n'avaient point donné à leurs équipages (3). L'année suivante, le 4 mars, parut une ordonnance (4) faisant connaître les conditions auxquelles la fourniture des vivres avait été concédée au S^r Jacquier, munitionnaire général. Elle devait être publiée dans les ports et affichée au grand mâât des vaisseaux. Voici, d'après ce document, quel était le menu des matelots : « Sera donné trois jours de la semaine de la viande a disner, sçauoir le Dimanche, et le Jeudy quatre onces pesant de lard cuit ; et le Mardy demie liure de beuf salé, ou les mesmes quatre onces de lard ; et a souper quatre onces de pois ou ris cuit : et les autres jours de la semaine, qui sont les Lundy, Mercredy, Vendredy, et Samedy six onces de morüe pour le disner, et six onces de fèves ou fayols a souper. Lesquelles viandes seront assaisonnées par chacun plat de sept personnes, sçauoir la viande d'une pinte de bouillon, dans lequel elle aura cuit pour en faire du potage ; la

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 42.

(2) Archives de la Marine, B² 8, fol. 149 (ordonnance du 3 octobre 1669).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 62.

(4) Archives de la Marine, B² 10, fol. 45.

morüe d'un demy quart de pinte d'huile d'oliue, et un quart de vinaigre, et à l'esgard des pois, féues, ou fayols, ris ou grü sur la ration de cent hommes d'une chopine d'huile d'oliue, qui sera versée dans la chaudière sur le bouillon. » Ce n'était peut-être pas très succulent, mais on pouvait ne pas mourir de faim, d'ailleurs chaque homme touchait encore par jour « vingt onces de biscuit poids de marc » en guise de pain et comme boisson : « trois quarts de pinte de vin mesure de Paris abreuvé d'autant d'eau pour faire trois chopines de boisson ». Telle était la ration ordinaire ; elle s'améliorait pour les officiers mariniens, on leur passait la douceur d'une sardine à déjeuner ou d'une moitié de hareng, et le vin leur était donné pur « sans estre trempé d'eau ». Une espèce de breuvage composé d'eau et de vinaigre était mis en outre à la disposition des hommes de quart. Si le vaisseau devait passer le tropique, on faisait des distributions d'eau-de-vie de France, ou, à son défaut, de vin de Canarie. On donnait aux malades les aliments appropriés à leur état. Les hommes pour les repas étaient réunis par groupes de sept, à chaque groupe était remis un plat contenant les sept portions. Tout devait être d'excellente qualité, le biscuit « de farine de froment espurée de son, et de paste bien leuée », le vin « franc de pourriture, pousse et aigreur », les légumes secs de la dernière récolte, les viandes et le poisson fraîchement salés et sans déchets. Le roi ayant pris soin de donner à l'équipage des denrées saines, on punissait sévèrement le gaspillage. Le matelot qui jetait ses vivres par dessus bord était mis au pain et à l'eau, en cas de récidive, il était battu de coups de corde. Des précautions étaient

prises pour empêcher de voler les approvisionnements, de toucher aux barriques de vin surtout, et de s'enivrer (1). Le temps auquel devait commencer la distribution des vivres aux équipages fut réglé à nouveau par des ordonnances du 16 juillet (2) et du 16 août 1670 (3). Bien que le service des vivres parût désormais solidement constitué, des plaintes s'élevèrent encore de temps à autre (4).

Le dur labeur imposé aux matelots, les mauvais traitements, les intempéries qu'ils enduraient, une nourriture défectueuse, au moins au début de l'administration de Colbert, étaient des causes susceptibles d'engendrer des maladies. Ajoutons encore le manque de propreté, l'insuffisance de vêtements, — le matelot étant obligé de se munir à ses frais des hardes nécessaires, n'en importait qu'un petit nombre, ce qui l'empêchait de changer lorsque ses effets étaient sales ou mouillés, — l'entassement d'hommes dans des locaux restreints, et enfin les blessures reçues dans les combats. Comment le matelot était-il soigné à bord ? Nous n'avons que peu de renseignements sur l'organisation du service médical, nous savons cependant qu'il y avait des médecins et des chirurgiens embarqués sur les na-

(1) Règlement du 14 juillet 1670 (Bibl. Nat., mss. *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 163.) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XVIII, p. 371 fait remonter ce règlement au 4 juillet.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 119 verso.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 175 verso.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 313 (Au S^r de Vauvré, 13 octobre 1673) ; fol. 323 (Au S^r De Narp, 10 novembre 1673).

vires de guerre, et même que des bâtiments étaient spécialement aménagés pour servir d'hôpitaux (1). Un règlement du 6 octobre 1671 décida qu'un de ces vaisseaux accompagnerait les armées navales ou les escadres (2). Tant que les capitaines eurent le soin de distribuer la solde et de fournir les vivres à leurs équipages, ils eurent également celui de s'approvisionner des remèdes et médicaments. Cette charge fut confiée ensuite aux intendants de marine de chaque port ; ils achetaient les produits pharmaceutiques avec les fonds à eux remis à cet effet par le munitionnaire général (3). Celui-ci était tenu d'avoir des aliments particuliers pour les malades (4), du bouillon, par exemple, et des viandes fraîches qu'il délivrait sur l'ordre du chirurgien (5). On se pourvoyait aussi de chemises et du linge nécessaire pour les pansements. Enfin, à terre, Colbert créa des hôpitaux dans les ports, où les malades restaient en traitement jusqu'à complète guérison (6).

(1) Archives de la Marine, B² 10, fol. 45 (ordonnance du 4 mars 1670).

(2) Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France, 1689-1792*, p. 95.

(3) Archives de la Marine, B² 10, fol. 45. (Ordonnance du 4 mars 1670, art. 10).

(4) Archives de la Marine, B² 10, fol. 45 (Ordonnance du 4 mars 1670 art. 8).

(5) Règlement du 14 juillet 1670 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 163).

(6) Archives de la Marine, B² 29, fol. 171 verso (Règlement du 23 septembre 1673).

CHAPITRE IV

CAUSES DE L'ÉCHEC DU SYSTÈME DES CLASSES

- I. — Opposition faite par les capitaines au bon fonctionnement du régime des classes. — Mécontentement des capitaines d'avoir été déchargés du soin de fournir les vivres et de payer la solde à leurs équipages. — On leur reproche d'infliger de mauvais traitements à leurs hommes. — On les empêche de former les équipages à leur guise. — Tiraillements entre capitaines et intendants. — Trouble jeté dans les classes par les capitaines des galères.
- II. Misère des gens de mer. — Le système des classes, excellent mode de recrutement en temps de paix, insuffisant en temps de guerre. — La guerre de Hollande désorganise les classes et compromet la prospérité financière. — Le versement de la demi-solde, d'abord irrégulier, est bientôt supprimé. — La solde est mal et irrégulièrement payée, on la paye en rentes. — Les avances de solde sont insuffisantes à faire vivre la famille du matelot en son absence ; les délégations accordées sur la solde du matelot sont irrégulièrement payées. — Misère des gens de mer : emprunts, usuriers, créanciers impitoyables. — Lésés dans leurs intérêts pécuniaires, les gens de mer le sont aussi par la violation de leurs privilèges. — La vie du matelot à bord est pénible. — Exactions des commissaires. — Révocation de l'édit de Nantes.
- III. Répugnance des matelots pour le service du roi. — Ils es-

sayent de s'y soustraire par divers stratagèmes, en se cachant, en s'évadant, par émigration, par révolte. — Poursuites contre les matelots établis à l'étranger, déserteurs, insoumis et leurs complices : particuliers qui les aidaient à se cacher, patrons qui les employaient.

IV. Mesures de rigueur employées pour compléter les équipages. — Fermeture des ports ; la presse.

V. Inconvénients pour la marine marchande. — En instituant le régime des classes, Colbert voulait pourvoir aux besoins de la marine de guerre, sans léser les intérêts de la marine marchande. — Charges imposées à la marine marchande par les classes. — Dommage que lui causent l'inobservation de ces classes et la fermeture des ports. — Protection accordée par Colbert aux armateurs. — Nouvelles charges imposées à la marine marchande par les successeurs de Colbert. — Sa déchéance à la fin du règne de Louis XIV. — Son relèvement sous Louis XV.

I. — *Opposition faite par les capitaines au bon fonctionnement du régime des classes.*

Les capitaines étaient fort mécontents d'avoir été déchargés du soin de fournir les vivres à leurs équipages et de leur payer la solde ; sur ces deux points cependant leur résistance avait dû céder devant la ferme volonté du ministre. Colbert leur reprochait aussi d'infliger à leurs hommes de mauvais traitements, qui certainement en détournaient beaucoup du service, mais jamais il ne put obtenir entière satisfaction. Les capitaines étaient encore contrariés de ne plus pouvoir former les équipages à leur guise et d'être obligés, depuis l'or-

donnance du 8 mai 1670 (1), d'exécuter les instructions, qu'ils recevaient à cet effet des intendants et des commissaires généraux. Des réglemens avaient cependant déterminé minutieusement la composition des équipages. On avait rêvé de grouper les hommes de telle sorte, qu'ils fussent toujours affectés au même vaisseau ; ce mode de recrutement offrait des avantages évidents : officiers connaissant de vieille date les hommes placés sous leurs ordres, liens d'estime et de camaraderie unissant les matelots entre eux, enfin personnel longuement habitué au matériel qu'il était appelé à manœuvrer. Cette idée était déjà en germe dans l'instruction adressée le 4 septembre 1669 aux lieutenants-généraux de Bretagne pour l'enrôlement des matelots de cette province (2) ; on devait former avec les matelots enrôlés des équipages de 300 hommes, en les prenant dans le même groupe de paroisses, et, lorsque le vaisseau était désarmé, l'état-major devait résider habituellement dans les paroisses d'où était tiré l'équipage. On la retrouve dans les instructions du même genre données à M. d'Oppède pour l'enrôlement en Provence, le 5 janvier 1670 (3), et dans une lettre du Roi au même personnage : « Mon intention est que, de concert avec les S^{rs} d'Infreuille, Intendant general de la marine de Leuant, et Brodart Comm^{re} general vous fassiez la diuision de^{sd} classes, et en formiez des équipages complets ; en sorte qu'autant qu'il se pourra chacun équipage se trouue composé des communautz qui seront proche

(1) Archives de la Marine, B² 10, fol. 103.

(2) Archives de la Marine, B² 8, fol. 116.

(3) Archives de la Marine, B³ 8, fol. 434.

l'une de l'autre, et établissiez des Cap^{nes}, Lieutenans et Enseignes de mes vaisseaux avec des Comm^{res} de marine pour prendre soin chacun de deux ou trois équipages, ainsy que vous estimerez pour le mieux, leur donnant a cette fin les ordres et instructions de ce qu'ils auront a faire, que je leur ordonne de suivre de point en point (1). » Colbert tient beaucoup à l'exécution de ce dessein ; il en énumère les avantages au commissaire Brodart : « Il s'agit donc maintenant de former des équipages complets, de les diviser pour chacun vaisseau, et d'en rendre la convocation facile et commode à tel point que, toutes les fois qu'on aura affaire de tous les matelots de la classe en service, il suffise de les avertir huit ou dix jours avant que les vaisseaux devront mettre à la voile, pour se rendre tous à leur bord. C'est en cela que consiste tout l'avantage de l'enrôlement » (2). Pour lui, voilà l'indispensable complément de l'ordre des classes, la disposition qui lui donnera toute sa valeur au point de vue militaire, et son idée prendra corps dans les ordonnances du 25 avril (3) et du 8 mai 1670 (4). Cet état de choses eut une durée éphémère ; les armemens considérables en prévision de la guerre de Hollande jetèrent la perturbation dans l'ordre des classes et désorganisèrent encore plus sûrement la division des matelots en équipages

(1) Archives de la Marine, B² 10, fol. 88, Lettre du Roi à M. d'Oppède, Saint-Germain-en-Laye, 25 avril 1670.

(2) Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. III, 1^{re} partie, p. 237. Lettre de Colbert à Brodart, Saint-Germain, 25 avril 1670.

(3) Archives de la Marine, B² 10, fol. 89.

(4) Archives de la Marine, B² 10, fol. 103.

complets. Obligé d'y apporter des remaniements, Colbert voulut accorder quelques satisfactions aux capitaines, en leur laissant une certaine latitude dans le choix des matelots (1). Loin de lui être reconnaissants de cette décision, les capitaines contrecarrèrent le recrutement plus encore que par le passé. Colbert de Terron ne cesse de se plaindre dans sa correspondance : « Je ne vois pas encors bien clair dans ce qui regarde lesd. matelotz pour ce que les Cap^{nes} me cachent ce qu'ilz ont dasseuré pour'estre plus auantageusement partagez de ceux que lon m'enuoye. Il faut que dans deux ou trois jours je tache de me tirer de cette obscurité-là pour prendre promptement les expédiens qui se pourront » (2). Cette lettre est du 7 mars 1672. Il fallut plus de « deux ou trois jours » à Colbert de Terron pour débrouiller la situation, le 17 mars il avoue : « je n'y vois pas bien claire » (3) et récrimine encore contre les capitaines. Cependant il s'emploie si activement pour le bien du service qu'il se fait décerner des félicitations par ceux-ci : « M^{rs} les cap^{nes} qui ne sont pas complaisans pour tout ce qui relleue des fonctions dun Intendant auouent que lon ne peut auoir de meilleurs matelots que ceux quilz ont et M. le Visad^{al} qui les voit tous les jours en convient (4) »,

(1) Ordonnance du 12 février 1672. V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 49. — Archives Nationales, AD^{vi} 10, p. 257.

(2) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 7 mars 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 351).

(3) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 17 mars 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 377).

(4) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 21 mars 1672

sans se réconcilier avec eux pour cela : « Pour ce qui est des Matelotz qui doivent servir sur l'Escadre destinée pour la Manche, je croy nauoir obmis aucune des dilligences qui se pouuoient faire pour en auoir le nombre neces^{re}. Je suis peu aydé par les Cap^{nes} qui regardent avec indifférence tout ce qui concerne leur armement et qui ne croient pas estre chargez de conseruer les matelotz et soldatz que lon mette entre leurs mains » (1). Afin de faire cesser ces interminables tiraillements, le roi rendit un règlement, le 20 octobre, pour obliger les capitaines à représenter au désarmement les officiers mariniers et matelots qui leur auraient été confiés, et leur défendre de les échanger, et de leur donner congé pendant toute la durée de l'armement (2). Ainsi ils étaient rendus responsables de leurs hommes, mais n'en continuèrent pas moins leurs anciennes pratiques ; échangeant les hommes entre eux, renvoyant ceux qui ne leur plaisaient pas et en réclamant d'autres : « Sy on peut reuenir dans un temps de paix il y aura des mesures à prendre avec les Cap^{nes} des vaisseaux sur le faict des esquipages présentem^t ilz sont nos plus grands ennemis et ils se font une joye des peines que l'on se donne et de celles qu'ilz causent par leur malice. Il y aura des expédiens à prendre pour les charger de l'assemblée de leurs esquipages et les obliger a en repondre (3) ».

(Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 385).

(1) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 24 mars 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 419).

(2) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XIX, p. 24.

(3) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 11 mai 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIV, fol. 73).

Sans doute Colbert eut désiré réprimer ces incartades, mais, De Terron le sentait bien, il ne pouvait en pleine guerre se passer d'officiers, qui par ailleurs lui rendaient de si éminents services. Pourtant il fallait faire quelque chose, l'ordonnance du 18 juillet 1673 (1), confirmée par le règlement du 14 juillet 1675, chargea définitivement les intendants et commissaires généraux de procéder à la distribution des matelots sur les vaisseaux (2). Cela n'empêcha pas les difficultés ; cette fois, c'est l'intendant Arnoul qui s'en fait l'écho : « Ce qui a augmenté la difficulté qui s'est trouuée dans le remplacement des matelots et soldats est que les cap^{nes} cachent souuent une partie de leurs matelots affin qu'on leur en donne un plus grand nombre sur lequel ils choisissent, lorsqu'ils sont en mer ils prennent de nouveaux matelots qu'ils tirent de dessus les vaisseaux marchands pour remplacer ceux qui leur manquent. Il croit qu'il faudroit déffendre aux cap^{es} de prendre des matelots à la mer et aux intendans de payer que suiuant la reueue qui est faite en rade sur le pied de laquelle le remplacement doit estre fait » (3). Enfin, trop souvent, les capitaines se prétendaient déchargés de leurs matelots, en prétextant les avoir remis à l'hôpital, et Arnoul souhaitait qu'ils fussent contraints à le faire constater

(1) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, cl. 854, fol. 178 ; Cl. 856, fol. 48.

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 49.

(3) Extraits des lettres de marine, M. Arnoul, 31 décembre 1675 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 116).

par certificat (1). L'ordonnance du 15 avril 1689 interdit l'emploi des passe-volants, c'est-à-dire des hommes qui, sans être enrôlés, remplissaient les vides des effectifs les jours de revues. Ces faux matelots étaient considérés comme déserteurs et les officiers qui s'en servaient étaient cassés (2). Une ordonnance du 17 décembre suivant défendit de recevoir à bord aucun matelot, qu'il n'ait été distribué par le bureau des classes (3). Pour compléter cette réglementation, le 31 mars 1690 une ordonnance interdit aux capitaines de faire le moindre remplacement parmi leurs équipages, après qu'ils auraient été une fois rendus complets (4). Mais les capitaines continuèrent à en prendre à leur aise avec ces prescriptions, nous n'en voulons pour preuve que le passage suivant d'une lettre adressée par le ministre à M. Begon, le 14 juin 1702 : « M. du Guay mescrit que les capitaines des V^{aux} qui arment à Rochefort n'observent point du tout les reglemens qui ont esté faits concernant les matelots qui sont leuez pour former leur Esquipa. qu'il prétend qu'ils enuoyent audeuant d'Eux et q^{ls} les font mener a le. bord sans en rien faire scauoir au bureau des Classes qu'ils congedie. souuent les matelots que ce bureau leur donne lorsqu'ils ne le. plaisent pas et qu'enfin

(1) Extraits des lettres de marine. Le S^r Arnoul, 18 septembre 1676 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXII bis, fol. 491).

(2) Lambert de Saint-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France*, 1689-1792, p. 39.

(3) Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 83.

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. I, p. 92.

ils mettent quelques fois à la voile sans signer les rolles de leur Esquipages qui doivent rester dans ce bureau. Il dit qu'il est absolument necessaire de renouveler les deffenses tant au Comm^{re} du bureau des armemens qu'à ceux qui font les reueües en rade de laisser dans les Equip^{es} les matelots qui auront esté ramassez par les Capitaines et d'ordonner qu'on ne fasse ausd. Capitaines le parfait payement des auances qu'apres qu'ils auront signé leur rolle d'Esquipage comme Il est important de ne se point relascher sur les reglemens qui ont esté faits cy deuant concernant les armemens Jescris aud. s. du Guay qu'il auroit deu me faire scauoir les noms des Capitaines qui tombent dans ces contrauentions dont Il me parle, et d'observer à l'auenir quand un Capitaine renuoye les matelots que le Bureau des Classes luy a donné de ne les pas remplacer et que quand Ils en prennent sans l'auou des officiers de ce bureau de les leur faire rendre, et s'ils refusent de m'en donner auis afin que j'enuoye les ordres pour retenir au desarmement sur leur appoinement la solde et nourriture de ces matelots. Sa Ma^{te} desire que vous teniez la main de vostre costé a ce que cela soit ponctuellement executé et que vous trouueriez le moyen de faire cesser ces contrauentions (1) ». Pontchartrain adressait le même jour des instructions analogues à M. du Guay (2). Le roi et son secretaire d'Etat étoient donc bien résolus à réprimer les injustifiables prétentions des capitaines. Cette lutte

(1) Archives de la Marine, B² 161, fol. 640 *verso*.

(2) Lettre à M. du Guay, Versailles, 14 juin 1702 (Archives de la Marine, B² 161, fol. 648 *verso*).

extrêmement préjudiciable à la discipline se perpétua entre officiers et commissaires. Ils se rendaient mutuellement responsables de leurs déboires : les premiers exigeaient pour leurs vaisseaux un plus grand nombre d'hommes, que celui prévu aux règlements et accusaient les seconds d'exempter des matelots par protection ou de les employer à des usages particuliers ; ceux-ci se disculpaient et ripostaient que les officiers ne prenaient aucun soin de garder leurs matelots, leur délivraient des congés ou les laissaient échapper (1).

Les capitaines de la flotte à rames ne se gênaient pas plus que ceux de la flotte à voiles pour jeter le trouble dans l'ordre des classes. Nous savons que la marine des galères et la marine des vaisseaux étaient absolument distinctes, formaient deux corps à part, ayant chacun leur organisation, leur administration, leur matériel et leur personnel. Nous savons encore que la chiourme, l'équipe de rameurs, composée d'esclaves, de forçats et de quelques hommes libres, les Buonevoglie, de jour en jour moins nombreux, ne renfermait aucun matelot. Jamais un matelot ne pouvait être contraint de faire l'office de rameur, à moins d'y avoir été judiciairement condamné ; mais le matelot pouvait encourir ce châtiment comme n'importe quel sujet du roi, et dans la marine on faisait un fréquent usage des galères comme peine disciplinaire, notamment contre les marins qui prenaient du service à

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*. t. I, p. 401 et suivantes.

l'étranger (1) et contre les déserteurs (2). Mais à côté de la chiourme, dont la principale fonction était de faire voguer la galère (3), qui tenait lieu d'appareil moteur, il y avait des matelots pour assurer tout le reste du service. Primitivement les capitaines des galères levaient eux-mêmes leur équipage. Colbert voulut les contraindre, tout comme les capitaines des vaisseaux, à le former de matelots classés; il rencontra de la résistance chez ces officiers, qui estimaient leurs intérêts personnels lésés par cette innovation, pourtant nécessaire au bon fonctionnement des classes; elles auraient été bouleversées, si on avait laissé subsister parallèlement un autre système de recrutement. Aussi Brodart demandait à Colbert ses « Intentions à l'égard des matelots de galères, si nous les traiterons de la même manière que ceux des vaisseaux en leur donnant la demie solde à terre et la même paye à la mer suivant la valeur et la qualité des hommes. Je crois que c'est l'unique moyen pour nous tirer de la confusion où nous mettroient Infailliblement les Capitaines s'ils continuoient de la même manière qu'ils ont fait jusques à pñt leurs leuées, exemplans sous ce pretexte tel matelots qu'ils veulent du service, par des billets qu'ilz leur donnent d'engagement sur les galères, qui empeschent par ce moyen que plusieurs hommes des

(1) Déclaration du 10 décembre 1670, Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XVIII, p. 423.

(2) Ordonnance du 19 septembre 1676. Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XIX, p. 163.

(3) « Le service des esclaves ne se bornait pas à voguer : les esclaves allaient faire l'eau et le bois; à eux seuls revenaient

meille. ne viennent prendre leurs bulletins (1) ». Brodart insiste sur le trouble apporté par l'immixtion des capitaines des galères dans le recrutement ; il propose d'y remédier en affectant spécialement un certain nombre de matelots à leur service : « Je m'estois rendu en cette ville (à Arles) pour conférer avec Mrs. des Galeres au sujet de leurs Esquipages, Et me mettre en estat de les armer à l'auenir, suiuant vos ordres, comme nous auons fait les Vaisseaux en leur fournissant des matelots de noz Classes, mais Il n'y a point moyen de rien establir avec eux si vous ne prenez, Monseigneur, la peine de leur faire connoistre vos volonte, comme les Capitaines ont chacun 7 ou 800 livres pour les faux frais de leur leuée et que l'argent de leurs Esquipages passe par leurs mains Ils ne peuvent se resoudre a souffrir que l'on leur donne des matelots, et arrestent mesme des a pñt ceux qu'il leur plaist ausquels Ils deffendent de venir prendre des bulletins au bureau, ce qui nous apporte beaucoup de desordre, et nous jettera dans la suite dans une si grande confusion que J'apprehende qu'elle ne nous donne beaucoup de peine et de difficulté pour les armemens suiuan, ma pensée seroit, Monseigneur, si vous me permettez de vous la dire, de fixer a chaque galere, au choix des Capitaines, six ou sept des principaux officiers mariniens ausquels nous payerions la demie solde et leur donnerions des bulletins separez qui les attacheroient au seruice desd. galères, Et pour le restant des Esquipages qui peut

toutes les corvées. » — Jurien de la Gravière, *Les derniers jours de la marine à rames*, p. 28.

(1) Lettre de Brodart, Toulon, 26 août 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 334).

aller a 40 hommes par galère qui feront en tout 7 ou 800 nous les prendrions tous des departemens d'Arles et de Marseille où Ils sont plus accoustumez aux voilles latines lesquels estans assemblés en cette ville la suiuant la convocation que l'on en feroit, nous les separerions ensuite sur chacune galere de la mesme maniere que nous auons fait avec les vaisseaux, si vous l'auiez ainsy pour agreable, Monseigneur, faites moy l'honneur de m'enuoyer vos ordres, Je tascheray de les executer le plus ponctuellement qu'il me sera possible, Et vous asseure que pour peu que ces Messieurs veuillent y donner les mains, Ils seront mieux armez qu'ils n'ont jamais esté » (1). La réponse de Colbert à Brodart ne se fit pas attendre, elle était nette et précise : « A l'égard des matelots auxquels vous dites que les capitaines des galères donnent des certificats portant qu'ils les retiennent pour le service de leurs galères, il faut sans difficulté faire arrester le premier que vous rencontrerez sans bulletin et le faire punir suivant la rigueur du mesme édit, quelque certificat de capitaine de galère qu'il puisse avoir. Et comme M. le Général et M. Arnoul sont bien informés que l'intention du Roy est que les équipages des galères se prennent à l'avenir dans la classe de service, je m'assure que vous conuiendrez aysément avec eux, si vous ne l'avez desjà fait, des moyens d'establis cet ordre, le petit intérêt que les capitaines trouvoient à faire leurs levées ne devant estre d'aucune considération au respect de l'avantage du service de Sa Majesté qui se rencontre

(1) Lettre de Brodart, Marseille, 6 septembre 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 362).

dans cet établissement » (1). L'ordre était formel, Messieurs des galères s'y soumirent avec peine. De temps à autre ils manifestèrent encore des velléités d'indépendance, et refusèrent de recevoir les hommes qu'on leur présentait (2). Ou bien, à l'exemple de leurs collègues de la marine des vaisseaux, ils prétendaient modifier à leur gré la composition de leurs équipages. Arnoul signale en 1693 « les abus qui se commettent par les changemens continuels qui se sont faits jusques a pñt dans le temps des armemens pour les matelots de rambade entre les Cap^{nes} de gallere, qui de plus les laissent a terre et en prennent d'autres a la sollicitation d'un nombre infiny de personnes qui s'interessent continuellement pour ces matelots, qui ont chacun leur protecteur ou leur protectrice, ce qui fait une confusion et un desordre qui a donne jusques a present autant d'occupation au bureau des classes que tout autre chose » (3). Et cependant Seignelay avait fait rendre en 1685 une série d'ordonnances sur les devoirs des capitaines des galères relativement à leurs équipages : des ordonnances en date du 25 juillet (4) prescrivaient l'enrôlement au bureau des classes de Marseille de tout officier-marinier servant sur les galères.

(1) Lettre de Colbert à Brodart, Saint-Germain, 19 septembre 1670 (Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. III, première partie, p. 276).

(2) Lettre du Roi à M. le duc de Mortemart, 6 août 1685. — Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 511, fol. 131).

(3) Lettre d'Arnoul, Marseille, 13 mars 1693 (Archives de la Marine, B³ 78, fol. 149).

(4) Ordonnances du 25 juillet 1685 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 511, fol. 129).

Il était défendu aux officiers de se mêler de la levée des proyers, et de les distraire de leur service pour des usages domestiques, d'employer des officiers-mariniers ou des matelots en qualité d'argousins et sous-argousins, de donner congé aux officiers-mariniers entretenus à demi-solde ; si ces derniers s'absentaient sans congé du général, visé du commissaire des classes et enregistré au bureau, ils étaient punis comme déserteurs. Cette disposition fut confirmée par l'ordonnance du 27 octobre suivant (1), elle portait des sanctions contre les délinquants : les capitaines étaient cassés, et les châtiements des déserteurs maintenus pour les bas officiers-mariniers, matelots ou soldats porteurs de congés non visés. Afin d'assurer l'exécution de ces prescriptions, l'ordonnance du 30 octobre 1685 (2) décida que les officiers-mariniers, mariniers de rames et soldats des galères seraient passés en revue quatre fois par mois à des jours non déterminés. Le commandant de la galère devait faire assembler l'équipage à première réquisition de l'intendant ou du commissaire. Chaque mois des extraits de ces revues devaient être envoyés au ministre avec l'indication des absents. Ceux qui manqueraient à l'une de ces revues seraient privés de leurs appointements pendant tout le mois. La précision de ces ordres ne laissait rien à désirer, mais les officiers des galères, très indépendants, ne se montrèrent pas toujours respectueux de la volonté du roi et de ses ministres.

(1) Ordonnance du 27 octobre 1685 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 211).

(2) Ordonnance du 30 octobre 1685 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 211).

II. — *Misère des gens de mer.*

En temps de paix, le régime créé par Colbert eut peut-être été un excellent mode de recrutement ; en temps de guerre, jamais la seule classe de service ne put suffire, il fallut puiser dans toutes indistinctement. Or, à peine le système venait-il d'être inauguré qu'éclatèrent les hostilités contre la Hollande. Les préparatifs en vue de cette campagne nécessitèrent la levée d'un grand nombre de marins, on choisit les meilleurs sans avoir égard à l'ordre précédemment établi ; Colbert fut ainsi contraint de négliger lui-même les règles qu'il avait posées, ses successeurs agirent de même.

La guerre de Hollande eut aussi pour résultat de détruire l'équilibre budgétaire et de compromettre la prospérité financière du royaume (1). Le manque d'argent empêcha de procurer aux matelots les avantages qu'on avait fait briller à leurs yeux pour les engager à servir le roi avec bonne volonté.

Le versement de la demi-solde d'abord irrégulier et bientôt suspendu par mesure d'économie ne fut pas repris. A quoi bon d'ailleurs l'accorder à des gens qu'on pouvait sans cela contraindre au service ? Tel était du moins le sentiment de Seignelay. Il n'était plus question de demi-solde sous son administration, et l'ordonnance de 1689 notamment est muette sur ce point. On

(1) C. Gaillardin, *Histoire du règne de Louis XIV*, t. IV, p. 130.

ne parlait de l'offrir aux marins qu'en présence de trop grandes difficultés pour les rassembler et les retenir sans leur rien donner jusqu'à l'heure de l'embarquement. Elle n'est plus obtenue que par les matelots dont on redoute la mutinerie ; dès lors c'est une prime à l'insoumission (1). Encore, après l'avoir promise à des gens employés dans le port depuis leur arrivée jusqu'au jour où les vaisseaux mettaient à la voile, ne la leur donnait-on pas. Le 12 décembre 1705, la Coeurtière, commis aux classes à Antibes, réclamait la demi-solde due aux matelots pour les services rendus en cette ville en 1703, et qui était restée impayée, faute d'argent (2). Elle n'en était pas moins considérée comme indispensable au bon fonctionnement du système des classes. Le commissaire général Charon, chargé d'une inspection en 1751 par le comte de Rouillé, réclamait résolument son rétablissement. Si l'on trouvait la demi-solde trop onéreuse, il proposait de ne pas y faire participer ceux qui pourraient gagner leur vie en s'employant à la pêche, au petit cabotage ou aux armements dans les ports. Cette demande ne fut pas prise en considération (3).

(1) En 1696, par exemple, De Jonville, craignant de ne pas venir à bout des gens du comté de Nice, la sollicite pour eux : « Monst de la Sare m'a extremem. recomandé d'ecrire a Votre grandeur sur la paye de la demie solde qui seroit un moyen selon luy immanquable pour reduire, retenir et assujettir au service de bonne volonté ces libertins. » Antibes, 18 mars 1696 Archives de la Marine, B³ 95, fol. 335).

(2) Lettre de La Coeurtière, Antibes, 12 décembre 1705 (Archives de la Marine, B³ 130, fol. 536).

(3) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 357.

La détresse financière empêcha même de payer exactement et intégralement la solde.

Matharel en 1670 ne donne aux équipages du Chevalier de Valbelle et de Saint-Aubin que trois mois sur les sept qui leur sont dûs. Brodart craint à juste raison que ce traitement ne rebute les matelots, il communique son sentiment à Colbert : « ils n'ajousteront plus aucune creance a tout ce qui pourra leur estre dit, ny a toutes les ordonnances que l'on pourrait publier sur ce sujet (1). » Les circonstances montrèrent que ces paroles étaient prophétiques. On aurait bien voulu tenir compte d'aussi sages avis, les embarras financiers ne le permettaient pas, de nouvelles plaintes et de nouveaux avertissements se font entendre : « Je suis obligé de vous dire, Monseigneur, écrit Arnoul le 26 janvier 1675, comme j'ay desia pris la Liberté que les matelots des vaiss^x qui ont desarmé attendent avec grande jmpatience le fonds nécessaire pour les payer (2). » Quelques mois après (3), il prévient que le non-paiement de la solde « peut donner de grands degousts aux equipages » ; à son avis « il seroit plus expedient au seruice de Sa Ma^{te}, de chercher a leur donner plus de douceurs qu'ils n'en ont pour les obliger a seruir plus volontiers qu'ils ne font » et il représente au roi « que la condition de matelot est en quelque façon la plus malheureuse qu'aucune de celles de

(1) Lettre du 10 juin 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 351).

(2) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 185 *verso*.

(3) Lettre du 3 novembre 1675 (Archives de la Marine, B³ 20, fol. 246).

ses sujets, on demande le consentement d'un soldat auant que de l'engager et pour ceux-cy on les oblige a servir quoyqu'ils n'en ayent point d'enuie, ce sont des gens qui ont leurs femmes, leurs enfans, leurs établissemens, et qui souuent avec tout cela ne sont pas nez pour se battre et sans auoir esgard a aucune de ses considérations, on les oblige a s'embarquer sans leur donner seulement un jour pour prendre leurs resolutions, et donner ordre a leurs affaires à la verité quand il ne se fait que des armem^s ord^{res} ils ne seruent que de trois en trois ans, mais dans des conjonctures comme celle cy ils seruent souuent deux annee de suite, quand une fois ces gens sont engagez de bon gré ou de force, on les met au carcan et on les traite de deserteurs sils ne se rendent au lieu ou se font les armemens et la il se passe ordinairement un mois et souuent prez de deux a trauailler depuis le matin jusques au soir et plus qu'ils ne font a la mer sans rien gagner nayant pour tout que leur nourriture, et quand ils sont en mer ils sont souuent mal nourris comme il est arriué cette campagne faute de viures et sont toujours dans l'appréhension que leurs femmes ne meurent de faim veu qu'en partant ils ne peuuent au plus laisser que deux mois de leur solde, c'est ce qui fait qu'ils seruent comme ils font à contre cœur. » On ne pouvait mieux dépeindre les maux dont souffraient les marins, aussi Arnoul suppliait-il le roi de ne rien retrancher de leur solde après avoir cessé de leur donner la demi-solde. Toutes ces lamentations ne remplissant pas les caisses du trésor, ne pouvaient changer en rien un état de choses si déplorable. En 1691, Du Guay se plaint de ce que rien n'a été remis aux matelots, six

mois après leur retour du service (1) et s'emploie à les calmer : « Je fais de mon mieux, monseigneur, pour f^e entendre raison, sur la confusion avec laquelle les roolles ont été tenus la campagne dernière, aux matelots qui ne sont pas encor payez du service qu'ils ont rendu, et les assure bien que vous etes trop bon et trop juste pour souffrir qu'ils y perdent un sol, mais vous connoissez le matelot monseigneur, la raison a fait avec luy un divorce eternel, et l'instinct seul pour ainsy dire, de la rapine le conduit, mais a l'ayde des off^{ers} qui prennent patience, nous la ferons prendre aux autres s'il plaît à Dieu (2). » Ainsi on taxait de folie et d'avarice ces malheureux qui, pressés par la nécessité, osaient réclamer leur argent, après l'avoir vainement attendu durant un semestre entier. Le mal s'aggrave encore : en 1703, on n'avait pas complètement réglé à des matelots du quartier de Montauban ce qui leur restait dû de l'année 1700 (3) ! En 1705, à Toulon, des matelots se mettent en grève pour ce motif, et, en dépit de menaces de toutes sortes, refusent de reprendre le travail avant d'être payés. Le marquis de Langeron confère avec le chef d'escadre Du Casse des moyens de les apaiser. Tous deux promettent aux mutins que, s'il n'arrive pas de fonds avant la fin de la semaine, ils porteront leur vaisselle à la monnaie pour les solder. Cette proposition n'ayant pu les convaincre tous, Du Casse

(1) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, 7 février 1691 (Archives de la Marine, B³ 63, fol. 392).

(2) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, 11 février 1691 (Archives de la Marine, B³ 63, fol. 399).

(3) Lettre à M^r Le Gendre, Marly, 8 août 1703 (Archives de la Marine, B³ 172, fol. 99).

et Langeron mirent leur argenterie en gage et empruntèrent dessus deux mille écus (1). Cette lamentable situation n'est pas particulière au port de Toulon ; en 1705, les matelots d'Antibes ne sont pas payés de la campagne de 1704, et il est encore dû des sommes à quelques-uns pour celles de 1702 et 1703 (2). En 1706, M. de Vauvré est obligé de recourir à l'emprunt (3). En 1709, mêmes embarras à Nantes (4). Pour mettre fin à cette crise, on prit le parti de distribuer aux matelots des billets constatant leur créance, convertibles en titre de rente sur telle ou telle généralité ou sur l'Hôtel de Ville de Paris. Le remède, pire que le mal, frisa la banqueroute. Il ne satisfit pas les gens de mer, et donna naissance à une spéculation effrénée (5). Les matelots ne comprenaient rien à ce genre d'opérations (6), on leur remettait un titre sans valeur à leurs yeux, dont ils ne savaient que faire. Pressés par la nécessité, ils étaient obligés de le négocier immédiatement et, dans leur ignorance, le cédaient à vil prix à des accapareurs (7). D'ailleurs il était difficile d'établir un contrat

(1) Lettre de Langeron, Toulon, 13 janvier 1705 (Archives de la Marine, B³ 130, fol. 15) (Pièces justificatives, V).

(2) Lettre de La Cœurrière, Antibes, 17 novembre 1705 (Archives de la Marine, B³ 130, fol. 530).

(3) Lettre de Vauvré, Toulon, 7 novembre 1706 (Archives de la Marine, B³ 139, fol. 482).

(4) Lettre de Lusançay, Nantes, 15 janvier 1709 (Archives de la Marine, B³ 171, fol. 175).

(5) Lettre de Vauvré, Toulon, 13 juillet 1711 (Archives de la Marine, B³ 200, fol. 80).

(6) Lettre de Lusançay, Nantes, 25 mai 1715 (Archives de la Marine, B³ 228, fol. 449) (Pièces justificatives, VI).

(7) Lettre de Vaccans, Vannes, 28 juin 1714 (Archives

de rente pour des capitaux d'un écu ou d'une pistole, comme les matelots pouvaient en posséder et impossible à ces gens-là de venir de leur village à chaque échéance toucher des arrérages d'aussi minime importance (1). Pour éviter ces inconvénients et rendre le système moins impraticable, on proposait d'établir un contrat général de tous les réeépissés ; le montant total de cette rente serait remis chaque année entre les mains du commis du trésorier, il le transmettrait aux commissaires des quartiers pour en faire la distribution (2). On avait élaboré un autre système, consistant à faire un contrat par paroisse de ce qui était dû aux matelots, et à charger les curés de la répartition de la rente (3). Aucune détermination ne fut prise. L'acquittement de la solde en billets du Trésorier de la marine resta extrêmement impopulaire (4), et son paiement continua à subir de longs retards (5). Même sous le règne de Louis XVI, si favorable cependant à la marine, un commissaire général des ports et des arsenaux, M. Mistral, pouvait écrire en 1780 : « Monseigneur, j'ai, en plusieurs occasions, eu l'honneur de vous représenter combien il était juste envers les gens de mer, et

de la Marine, B³ 223, fol. 87), Pièces justificatives, VII.

(1) Lettre de Lusançay, Nantes, 3 janvier 1715 (Archives de la Marine, B³ 228, fol. 300) Pièces justificatives, VIII.

(2) Lettres de Lusançay, Nantes, 3 janvier et 25 mai 1715 (Archives de la Marine, B³ 228, fol. 300 et 449), Pièces justificatives, VIII et VI.

(3) Lettre de Vaccaus, Vannes, 28 juin 1714 (Archives de la Marine, B³ 223, fol. 87), Pièces justificatives, VII.

(4) Archives de la Marine, B³ 228, fol. 569.

(5) Archives de la Marine, B¹ 5, fol. 34 *verso* et 72.

encore plus essentiel et important au service qu'ils *pussent être payés le plutôt possible* de ce qui leur est dû de leurs campagnes. Ils ne le sont pas encore de celles qu'ils ont faites en 1778. Ces mêmes représentations vous ont certainement été également faites par tous les officier des Classes (1).

Les avances de solde étaient insuffisantes à faire vivre la famille du matelot en son absence, et les délégations qu'il accordait à sa femme étaient aussi irrégulièrement payées que la solde elle-même. Aussi les femmes des marins mouraient de faim. Forcées de recourir à l'emprunt, elles ne pouvaient en contracter qu'aux pires conditions. Bientôt dans l'impossibilité de rembourser, ces malheureuses étaient persécutées par d'impitoyables créanciers (2) ; ils n'hésitaient pas à faire saisir leurs meubles et leurs hardes, à les expulser de leur logement, les laissant sur le pavé, elles et leurs enfants (3). C'est la misère noire et des scènes déchirantes se produisent : « elles viennent icy, écrit Arnoul, les unes apres les autres m'apporter leurs enfans et me demander seulement du bled pour viure » (4) ; Demuyn, de son côté, prévient qu' : « il faudroit remettre de l'argent aux

(1) Lettre de M^r Mistral, Le Havre, 5 mai 1780 (Archives de la Marine, C^t 145).

(2) Archives de la Marine, B³ 13, fol. 257 (lettre de De Narp, Saint-Malo, 20 juillet 1672).

(3) Voir à ce sujet une lettre de Sachy Séjourné, Saint-Malo, 10 octobre 1677 (Archives de la Marine, B³ 27, fol. 72) (Pièces justificatives, IX).

(4) Lettre d'Arnoul, 26 janvier 1675 (Archives de la Marine, B³ 20, fol. 183 *verso*).

femmes des matelots qui sont a Messine, elles meurent de faim » (1) ; De Sachy en réclame pour celles des matelots qui servent en Provence (2). Lasses d'attendre en vain, et pressées par la nécessité, ces malheureuses murmurent, leurs réclamations deviennent bruyantes, Sausigny déclare qu' « il aura de la peine de les apaiser sans argent y ayant prez de 500 familles dans ce seul Euesché qui cryent » (3). Elles en viennent à insulter les fonctionnaires chargés de l'enrôlement, parfois même les choses prennent une tournure plus grave, de l'aveu de l'intendant Arnoul : « Aux Martegues cela fait une emeute a ce que l'on me mande elles ont esté en troupe trouuer les Consuls et le Commis les menacans elles mesmes de les tuer s'ils ne leur faisoient donner de l'argent il leur est deub neuf mois pñtement et sa Ma^{te} feroit une grande charité si elle vouloit bien auoir la bonté de faire remettre de quoy leur payer trois mois a compte de ce qui est deub a leurs maris cela est tout a fait necessaire pour le bien de son seruice et les matelots seront ravis qu'on donne ce secours à leurs femmes » (4). Sans doute les matelots auraient été ravis que le roi fit cette charité ou plutôt cette justice, sans doute aussi le roi l'aurait faite volontiers, mais les moyens lui faisaient défaut.

(1) Lettre du 20 janvier 1676 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 124).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII bis, fol. 474 (Lettre de Sachy de Séjourné, Brest, 14 septembre 1676).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII bis, fol. 663 (Lettre de Sausigny, Nantes, 28 novembre 1676).

(4) Lettre d'Arnoul, 26 janvier 1675 (Archives de la Marine, B³ 20, fol. 185 verso).

Leur misère alla toujours croissant après la mort de Colbert (1). Son fils, le marquis de Seignelay, n'avait pas hérité de sa sensibilité et de ses sentiments d'humanité, il traita les gens de mer sans ménagement. Leur détresse s'aggrava encore sous Louis et Jérôme de Pontchartrain; elle devint extrême vers les dernières années du règne de Louis XIV. Il fallait pourtant peu de chose pour les satisfaire. En 1693, Lempereur fit distribuer du blé à une vingtaine de pauvres femmes chargées d'enfants et dans la dernière misère. Ces malheureuses en éprouvèrent une telle joie, qu'elles coururent tout le jour « comme des Bacchantes chantant les louanges du Roy » et criant qu'il fallait arracher les pavés de la ville et en faire à ce prince un escalier pour monter au ciel (2).

Perturbation de l'ordre des classes, qui empêche les marins toujours sous le coup d'une levée, de jouir tranquillement de leur liberté et de s'adonner à la pêche ou au commerce, détresse pécuniaire causée par l'irrégularité du paiement de la solde, voilà les deux principales causes de la misère des matelots. Les intendants et les commissaires ne font pas difficulté de reconnaître leur triste situation, ils la signalent à l'attention et à la bienveillance du ministre.

De Bennes, commissaire de marine à Saint-Malo, écrit à Seignelay : « Les matelots de la classe de cette année qui sont encore retenus pour le service, me viennent souvant, monseigneur, demander de les enuoyer au ser-

(1) Survenue le 6 septembre 1683.

(2) Lettres de Lempereur, Calais, 13 avril 1693; Dunkerque, 27 avril 1693 (Archives de la Marine, B³ 75, fol. 86 et 88).

nice, ou de leur donner la liberté de nauiguer pour le commerce, mais, monseigneur, leurs ayant fait connoistre que ie ne pouuois ny lun ny lautre, ils mont obligés, monseigneur, de vous supplier dauoir esgard a leurs miseres, ne pouuant faire subsister leurs familles sans la nauigâon (1) ». Le Sieur Marin rapportait, en 1705, qu'ayant envoyé des garnisaires chez des matelots insoumis, ils n'avaient trouvé « que de la paille dans leur maisons sur un plancher et leur enfants dessus » ; il ajoutait : « Je les ay tous soulagé autant qu'il a dépendu de moy, en répondant pour Eux a leur hoste pour le Loyer de Leur maisons et a leur bou langer (2) ». Mais les souffrances des matelots deviennent peut-être encore plus vives pendant les dernières années du règne de Louis XIV. M. de Lusançay mande à Jérôme de Pontchartrain : « Je ne suis pas moins inquiet au sujet de ce que nous deuons aux matelots de ce département pour leurs decompes. Le pain est cher aussy bien que toutes les autres denrées a cause du froid extraordinaire qu'il a fait, ce qui fait que la misere est partout tres grande ; et les matelots, surtout les femmes sont tous les jours par troupes a obseder nos portes pour demander leur deub. Les Com^{res} du Croisic et de Bourneuf me mandent la meme chose et qu'elles viennent des centaines a la fois leur demander de l'argent, Ils craignent a la fin que cela n'aille plus loin aussy bien que nous y ayant deja eu deux ou trois

(1) Lettre du 4 avril 1688, Archives de la Marine, B³ 55, fol. 390.

(2) Lettre de Marin, Marseille, 30 décembre 1705, (Archives de la Marine, B³ 130, fol. 580.

émotions dans la ville au sujet du Pain (1) ». Les marins et leurs familles étaient rançonnés par des usuriers et volés par des spéculateurs sans conscience qui leur achetaient, à un taux dérisoire, les billets qu'on leur remettait en paiement (2). A la mort de Louis XIV le système de recrutement était bouleversé et les matelots réduits à l'extrême misère, ne trouvant pas à s'engager avec les armateurs ruinés, ni même sur les vaisseaux que le roi laissait pourrir dans les ports, s'expatrièrent en masse pour gagner leur vie. Laissés sans argent, les gens de mer étaient dans l'impossibilité de payer la capitation. Le conseil fut obligé de donner ordre, en 1717, à un receveur d'Arles de surseoir aux poursuites jusqu'à ce qu'on eut distribué aux matelots les billets en paiement de ce qui leur était dû par le roi. Le percepteur prétendant n'avoir point reçu cet avis, à la prière du commis aux classes, on le lui réitéra, mais pendant ce temps les contribuables menacés vivaient dans l'anxiété (3). Sous le ministère de Maurepas, grâce à la paix et à la protection accordée au commerce par le ministre, les matelots jouirent d'abord d'une période de répit, mais la guerre ramena la misère parmi eux. Leur sort ne fut jamais bien enviable ; le S^r Chaulaire écrivait en 1773 que si la misère continuait, les gens de mer seraient obligés de s'expatrier ou de quitter le métier (4) ; deux ans après,

(1) Lettre du 12 mars 1709. Archives de la Marine, B³ 171, fol. 199.

(2) Archives de la Marine, B³ 180, fol. 160 et 162.

(3) Archives de la Marine B¹ 22, fol. 110.

(4) *Mémoire* du S^r Chaulaire, Boulogne, 26 février 1773 (Archives de la Marine, C⁴ 139).

M. de Faissolle Villeblanche constate qu'un grand nombre de marins sont plongés dans le dénûment « parce qu'ils n'ont pas pû être employés, ou qu'ils sont trop vieux pour prendre un autre état avec succès. On trouve parmi eux, des mandians, des vagabonds, des voleurs reconnus pour tels ou violemment soupçonnés (1) ». Malgré la bienveillance de Louis XVI et de M. de Sartine à l'égard des gens de mer, leur situation ne s'améliora pas. M. Conseil, commissaire des classes à Dieppe, écrivait le 28 avril 1780 : « Tout le monde fuit la mer, l'Exemple qu'ils ont devant les yeux de voir les *familles des gens de mer mourir de faim faute d'être payé, n'est pas un motif d'Encouragement pour faire embrasser le parti de la mer*. Je puis vous assurer, Monsieur, que sans moi plusieurs de ces misérables familles auraient *péris faute de secours*. Je leur ai réparti tout l'argent qui m'appartenait pour les aider à subsister, Jusqu'à ce que les décomptes de leurs maris soient remis à Dieppe, et quand viendront-ils (2) » ?

Les gens de mer lésés dans leurs intérêts pécuniaires, l'étaient encore par la violation des privilèges qui leur avaient été octroyés. D'impitoyables créanciers ne se gênaient pas pour exercer des poursuites contre eux et leur faire des frais pendant l'année de leur service (3).

(1) De Faissolle Villeblanche, *Mémoire* sur divers objets concernant les classes, Brest, 19 septembre 1775 (Archives de la Marine, C^t 139).

(2) Lettre de M. Conseil, Dieppe, 28 avril 1780 (Archives de la Marine, C^t 145).

(3) De Montmort, intendant de marine au Havre, proteste en 1688, contre cette violation des promesses royales et demande

Trop souvent aussi les décisions portant exemption du logement des gens de guerre n'étaient pas observées (1); le ministre, il est vrai, toutes les fois qu'il recevait une plainte, expédiait des ordres pour faire donner satisfaction aux gens de mer (2). Des atteintes fréquentes étaient portées à l'exemption du service dans la milice, mais toujours elles exposèrent ceux qui s'en étaient rendus coupables à de sévères punitions (3). Les matelots ne pouvaient pas non plus être enrôlés dans les

qu'elles soient confirmées par l'enregistrement, au Parlement de Rouen et à la Cour des aides, de l'édit qui les renferme. — Le Havre, 24 janvier 1688 (Archives de la Marine, B³ 55, fol. 271).

(1) Lettre de Boisseau, Vannes, 5 janvier 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 600). (Pièces justificatives, X).

(2) « J'écris à M. Roujault pour le prier de faire soulager autant qu'il se pourra les matelots des Sables d'Olonne et leurs femmes en leur absence du logement des gens de guerre ils en doivent être exemptz lorsqu'ils seruent sur les vaisseaux du Roy, et je crois que vous vous trompez en mecriuant qu'on leur en donne. » Lettre de Jérôme de Pontchartrain à M. des Herbiers, Versailles, 19 septembre 1708 (Archives de la Marine, B² 208, fol. 1240).

(3) Lettre à M. de Basville, Versailles, 11 avril 1708 (Archives de la Marine, B² 210, fol. 331). (Pièces justificatives, XI). Cependant, comme des gens, qui n'avaient jamais exercé une profession maritime, se faisaient frauduleusement inscrire sur les registres des classes pour bénéficier de cette exemption, on décida de mettre un terme à cet abus, en ne réclamant comme dispensés, que les matelots ayant déjà fait campagne et les fils de patrons et de matelots assujettis aux classes par leur naissance. — Lettre au S^r de Verneuil, Versailles, 7 mars 1708 (Archives de la Marine, B² 210, fol. 342); Lettre à M. Bousquet, Versailles, 7 mars 1708, (Archives de la Marine B² 210, fol. 362); Lettre à M. de Basville, Versailles, 11 avril 1708, (Archives de la Marine B², 210, fol. 331).

troupes de terre, ni dans celles de la marine. Cette interdiction ne constituait pas seulement une faveur, mais aussi une mesure d'ordre public pour empêcher les racleurs de tarir les classes. Il arrivait cependant assez souvent aux officiers chargés de la levée des soldats d'engager des matelots ; mais dès qu'un fait de ce genre était découvert, les agents de la marine réclamaient énergiquement la mise en liberté de l'homme indûment incorporé (1), le ministre les appuyait de son autorité (2) et transmettait leurs revendications à son collègue à la guerre (3). Malgré la ferme attitude de Jérôme de Pontchartrain, les attentats, commis par les officiers de l'armée de terre, contre des matelots se renouvelèrent si souvent, qu'il donna son approbation à la défense faite aux hommes par M. de Verneuil de sortir isolément dans Toulouse (4). Cependant, le ministre de la guerre faisait droit aux observations du ministre de la marine en ordonnant la libération des réclamés (5). Les allocations attribuées aux veuves par l'arrêt du 25 juillet 1703 n'étaient pas payées, manque d'argent. Trop souvent ce secours était purement illusoire. Citons le cas de la veuve de Hugues Ucel, qui, ayant obtenu une gratification annuelle de 60 livres, n'en avait rien tou-

(1) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 536. — (Arch. de la Marine, B² 63, fol. 72).

(2) Arch. de la Marine, B² 210, fol. 122. — B² 220, fol. 815.

(3) Archives de la Marine, B² 210, fol. 196 et 467 (Pièces justificatives, XII et XIII).

(4) Lettre à M. de Verneuil, Versailles, 11 avril 1708 (Archives de la Marine, B² 210, fol. 548).

(5) Archives de la Marine, B³ 216, fol. 133 et 135 (Pièces justificatives XIV et XV).

ché, en 1711, depuis trois ans (1). D'autres fois, de simples particuliers, des seigneurs ou des gens d'église s'arrogeaient arbitrairement le droit d'établir sur les pêcheurs des taxes très onéreuses (2).

Le service exigé des matelots est pénible, la discipline rigoureuse, les peines sont sévères (ordonnance de 1689, livre IV) (3) ; celles-ci, il est vrai, furent quelque peu adoucies par une ordonnance du 25 mars 1765, mais les châtimens corporels, les coups de corde, n'en restèrent pas moins en usage et en usage fréquent (4). Souvent les officiers les aggravaient en infligeant de mauvais traitements à leurs hommes, tel l'épouvantable supplice consistant à placer des mèches enflammées entre les doigts du patient, qui, le plus souvent, restait mutilé. L'ordonnance du 16 juillet 1704 abolit cette cruelle coutume (5). Mais les mœurs sont difficiles à redresser ; les capitaines appliquèrent encore ce traitement, même pour des fautes légères, le vol d'un paquet de hardes, par exemple (6).

La malpropreté et les excès d'eau-de-vie auxquels

(1) Lettre de Champigny, Le Havre, 23 décembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 194, fol. 269).

(2) Archives de la Marine, C⁴ 139.

(3) Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France, 1689-1792*, p. 36 à 43.

(4) Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France (Revue maritime et coloniale, août 1893, page 350)*.

(5) Ordonnance du 16 juillet 1704 (Archives de la Marine, B² 173, fol. 87).

(6) Lettres de Clairambault, 29 juillet, 25 novembre, 9 décembre 1709 (Archives de la Marine, B³ 170, fol. 445, 659 et 696).

s'adonnent les matelots, en dépit de tous les règlements, occasionnent des maladies sur les vaisseaux du roi. L'hygiène y est déplorable. On embarque une grande quantité de bestiaux et de volailles, qui « causent une sy grande puanteur par leurs ordures que Cela seul est capable de rendre malades la plus grande partie des Matelots ». Les navires sont mal et inintelligemment nettoyés : « les ponts estant imbibéz deau sallée dont ils sont lauéz tous les matins ne manque jamais dans les grandes chaleurs de renvoyer des vapeurs qui causent beaucoup de mal. — Les Exalaisons du fond de Calle et la malpropreté des Chambres soutes fausses et autres endroits cause aussy souuent des Maladies » (1). A différentes reprises des épidémies déciment les équipages (2).

Enfin les matelots couraient risque de tomber entre les mains des pirates maures et d'être emmenés en esclavage. Si quelque corsaire capturait des barbaresques, les familles des marins esclaves à Alger ou à Salé imploreraient le roi de leur en céder moyennant finance pour les échanger avec leurs parents (3). Afin de tirer ces malheureux de leur triste position, un arrêt du conseil du 26 février 1691 (4) ordonna pour leur rachat une

(1) *Mémoire* anonyme, 1691, (Archives de la Marine, B³ 63, fol. 302).

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 280, 315. — Lacour-Gayet, *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, p. 360.

(3) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, 8 octobre 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 300).

(4) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XX, p. 116.

imposition de trois deniers sur les prises amenées dans les ports de Bretagne et de Granville. Beaucoup d'autres étaient prisonniers en Angleterre (1) ou en Hollande (2).

Les exactions des commissaires contribuèrent à dégoûter les matelots du service du roi. Ces charges étant devenues vénales, furent parfois acquises par des gens peu consciencieux qui, désireux de récupérer leurs débours, essayèrent d'en tirer tous les revenus possibles, licites et illicites (3). Il leur arriva d'exempter des matelots moyennant finance et d'envoyer plus souvent qu'à leur tour sur les vaisseaux du roi ceux qui ne voulaient ou ne pouvaient acheter leur bienveillance. Rançonnés par les commissaires, les marins l'étaient quelquefois encore par les archers, qui, abusant de

(1) Lettre de Du Guay (Saint-Malo, 29 novembre 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 318).

(2) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, 24 décembre 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 336).

(3) La lettre suivante nous en fournit un exemple : « Je vous renuoye une nouvelle plainte que je reçois du nommé Robert matelot jnualide de Marseille qui pretend que le S^r Reynaud cy deuant commis au bureau des Classes a exigé de sa femme trois Louis d'or en la menaçant de le f^{re} servir si Elle ne les luy donnoit vous verrez par la deduction du fail que vous ne m'avez point accusé juste en voulant f^{re} passer cette exaction pour un prest qui auoit mesme esté acquitté. Je pourrois vous le reprocher mais je me contenteray pour cette fois de vous en demander la vérité sans complaisance. Je vous la demande pareillement sur la conduite du S^r Fuerif commis aux classes de la Cioutat contre lequel vous trouuerez encores cy joint de nouvelles plaintes ». (Lettre au S^r de Cartigny, Versailles, 14 mai 1704. Archives de la Marine, B² 178, fol. 498).

l'autorité dont ils étaient investis, cherchaient à leur extorquer de l'argent (1).

Enfin les mesures prises par Louis XIV contre les calvinistes eurent aussi un contre-coup funeste sur le recrutement des matelots.

Le 18 octobre 1685, un édit révoqua celui de Nantes ; à vrai dire, le coup ne fut pas soudain, depuis quelques années la persécution avait commencé contre les protestants. Ce ne fut pas d'abord la guerre ouverte, mais une pression exercée sur eux pour les ramener au catholicisme, et des menaces s'ils n'abjuraient pas leur hérésie : « A l'égard des vingt six estropiez qui sont de la R. P. R. Il est bon de leur faire craindre de les licentier s'ils ne se conuertissent pour tascher de les remettre dans la bonne voye, Mais s'ils persistent dans leur opiniastreté. Sa Ma^{te} n'estime pas qu'il soit apropos de mettre cette menace a execution, puisqu'ils ont esté actüellem^t blessez a son seruice dans les occasions qui se sont presentées pendant la derniere guerre (2) ». Le roi s'efforce donc de faire rentrer ses sujets de la Religion prétendue réformée dans ce qu'il estime être le droit chemin, il consent bien à employer la crainte comme moyen de conversion, mais ne veut pas encore recourir à la rigueur. Cependant on les tracasse dans l'accomplissement de leurs devoirs religieux : « Sa Ma^{te} ayant esté informée qu'il y a des cap^{nes} de ses vaisseaux de la R. P. R. qui laissent faire l'exercice de cette religion aux matelots sur le premier pont a l'auant du Nauire, et qui croyant satisfaire a ses ordres en faisant

(1) Archives de la Marine, B³ 107, fol. 394.

(2) Lettre à Dемуin, du 28 février 1680 (Archives de la Marine, B² 42, fol. 108).

faire cet exercice à voix basse, et sur l'avant du vaisseau, elle veut qu'il declare a tous lesd^{ts} cap^{nes} que son intention est qu'ils fassent l'exercice de lad^e Religion entre deux ponts a voix basse et sans bruit, et que le premier qui y manquera, elle le fera casser (1). » On veille à ce que les commerçants emploient les matelots catholiques de préférence aux protestants (2). Enfin, avant même l'Edit de révocation, on prohiba complètement l'exercice du culte protestant dans la marine, ce fut l'œuvre d'une ordonnance du 25 septembre 1685 « portant deffenses a tous Cap^{nes} Commandans les V^{aux} de guerre ou marchands soit Catoliques ou de la Religion prétendu Reformée de laisser faire sur le bord l'Exercice de la R. P. R. ny de permettre a ceux qui en sont de s'assembler pour prier en commun » (3). Peu après, le 2 octobre, parut une autre ordonnance « portant deffence a tous prop^{res} de vaisseaux Cap^{nes} et M^{es} de la R. P. R. de sortir des ports de Bordeaux, la Rochelle et Nantes, sous pretexte de commerce, que leurs equipages ne soient composez des deux tiers de Matelots Catholiques » (4). Ainsi Louis XIV, non content d'exercer sa tyrannie sur sa flotte, poursuit les huguenots jusque sur les navires marchands. La persécution s'accroît après l'Edit du 18 octobre 1685. Le 25 du même mois, une ordonnance renouvelant celle du 25 septembre précédent, proscriit le culte protestant

(1) Lettre au S^r de Vauvray, du 4 juillet 1680 (Archives de la Marine, B² 42, fol. 257).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 515.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 635.

(4) Ordonnance du 2 octobre 1685. — Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 211.

aussi bien de la marine de commerce que de celle de guerre. Tout capitaine de la marine militaire, qui laisserait sur son bord les religionnaires s'adonner à leurs pratiques, serait cassé ; tout capitaine d'un navire marchand, qui se rendrait coupable du même délit, serait condamné aux galères (1). Défense de contribuer directement ou indirectement à l'évasion des religionnaires (ordonnance de novembre 1685) (2). Défense à tout propriétaire de vaisseaux, capitaine et maître de la Religion prétendue réformée de sortir des ports du royaume sous prétexte de faire du commerce, si leurs équipages ne sont pas composés pour les deux tiers de matelots catholiques (ordonnance du 20 novembre 1685) (3).

Les matelots calvinistes qui ne voulaient pas abjurer et pour qui la persécution religieuse venait s'adjoindre à la misère des autres gens de mer, s'expatrièrent à l'envi. Des précautions furent prises pour les en empêcher. Gastine assure qu'il surveille attentivement « cette maudite race de calvinistes fugitifs » (4). « Il ne partira dicy (de Nantes) monseigneur aucun nouveau conuerti que conu de moy ou pour des voyages non suspects et sous des capitaines affidés qui men repondront cependant monseigneur iexecuteray cela sans que le public ny les estrangers saperçoient de rien » (5).

(1) Ordonnance du 25 octobre 1685. — Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 244.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 244 verso.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 244 verso.

(4) Lettre de Gastines, Belle-Isle, 4 septembre 1688 (Archives de la Marine, B³ 55, fol. 503).

(5) Lettre de Gastines, Nantes, 20 septembre 1688 (Archives de la Marine, B³ 55, fol. 506).

Et il se promettait que le commerce maritime n'aurait pas à en souffrir.

Beaucoup de matelots protestants réussirent néanmoins à quitter la France (1). « S'il faut en croire Vauban, dit M. E. Mancel, par la révocation de l'Edit de Nantes, en 1685, la France avait perdu neuf mille matelots exercés, et, depuis cette époque, le déficit des marins avait toujours été en augmentant (2). » La perte d'un si grand nombre d'hommes était d'autant plus regrettable à la veille de la guerre de la ligue d'Augsbourg, alors que la marine française allait avoir besoin d'un personnel considérable pour tenir tête aux escadres coalisées de l'Angleterre et de la Hollande.

III. — *Répugnance des matelots pour le service du roi.*

Dès lors il est facile de comprendre la répugnance des matelots pour le service et leur désir de s'y soustraire n'a rien d'étonnant. Beaucoup achetaient en commun une barque et s'en déclaraient successivement patron, afin de jouir de l'exemption (3) ; ils changeaient fréquemment de départements et créaient ainsi sur les rôles une confusion, dont ils espéraient bénéfi-

(1) Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France, 1689-1792*, p. 120.

(2) E. Mancel, *L'arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*, page 135.

(3) Archives de la Marine, B³ 35, fol. 234. — Bibl. Nat., mss., *Clairambault*, Cl. 503, fol. 327.

cier (1). Les uns essayaient de se faire reconnaître invalides (2), d'autres se prétendaient étrangers (3). Un certain nombre préférait s'engager dans l'armée de terre (4). Le nommé Claude Treheu imagina même d'envoyer son vieux père à sa place et de se prévaloir du certificat de réforme ainsi obtenu ; il esquiva une seconde levée en se louant comme domestique agricole, mais cette supercherie finit par se découvrir et il fut appréhendé (5). Une meilleure organisation, une surveillance plus active aurait rendu périlleux de recourir à de pareils stratagèmes. Les moins débrouillards n'osant se fier à ces ruses prenaient le parti de se cacher (6) ; ils abandonnaient les ports et se retiraient soit dans les villages voisins (7), soit dans la campagne (8)

(1) Archives de la Marine, B³ 13, fol. 272. — Lettre de Montmort, intendant de marine au Havre, 21 janvier 1688 (Archives de la Marine, B³ 55, fol. 271).

(2) Lettre du chevalier de Digoine, le Havre, 25 août 1702 (Archives de la Marine, B³ 116, fol. 220).

(3) Lettre de M^r de Vauvré, Toulon, 13 septembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 200, fol. 240).

(4) Lettres de Du Guay, Saint-Malo, 8 janvier et 24 décembre 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 181 et 336). — Lettres au S^r Le Noir, Paris, 11 janvier et 8 février 1708 (Archives de la Marine, B² 210, fol. 64 et 218). — Lettre au S^r Battel, Paris, 1^{er} février 1708 (Archives de la Marine, B² 210, fol. 159). — Lettres de M^r Mistral, le Havre, 20 janvier et 8 avril 1780 (Archives de la Marine, C⁴ 145).

(5) Lettre de La Brosse, Saint-Brieuc, 22 septembre 1691 (Archives de la Marine, B³ 63, fol. 501).

(6) Archives de la Marine, B³ 35, fol. 234.

(7) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 256 et 257.

(8) Lettre de La Brosse, Tréguier, 26 mars 1693 (Archives de la Marine, B³ 75, fol. 535).

« ou ils disent, écrit M. de Vauvré, en juillet 1706, que le Seigneur a mis la nape à cause de la saison des fruits. La fuite est presque égale dans tous les départements excepté Toulon Et les environs (1) ». En Provence, les montagnes leur servaient de refuge (2), il devenait plus difficile de les y traquer. Même lorsqu'on était parvenu à mettre la main sur eux, ils continuaient la résistance, refusaient de marcher, se couchaient dans la poussière et affirmaient qu'ils aimaient mieux être pendus que d'aller au port (3). Une étroite surveillance était nécessaire pour les empêcher de s'enfuir. Afin de les garder plus sûrement et plus commodément, le duc de Charost, en 1673, fit mettre en prison ceux qu'il était parvenu à rassembler (4). Des malheureux qui n'avaient pu éviter l'embarquement se sauvaient à la nage (5).

Plongés dans la misère, poursuivis par les commissaires des classes, les matelots préférèrent s'expatrier, ils s'établissent à l'étranger, tout comme sous Richelieu et Mazarin. Les mesures prises par Colbert pour réprimer cette émigration et rapatrier ceux qui avaient réussi à passer à l'étranger échouèrent également ; tour à tour et avec le même insuccès, il use de menaces et de promesses. Déjà, en 1665, Colbert de Terron trouvait chi-

(1) Lettre de M. de Vauvré, Toulon, juillet 1706 (Archives de la Marine, B³ 439, fol. 246).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 384.

(3) Cette scène se passait à Marseille en 1719. V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 174.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIV, fol. 469 (lettre du duc de Charost, Calais, 14 juin 1673).

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 179.

mérique l'espoir de ramener ceux qui étaient partis pour l'étranger, « car ou ilz y sont mariez et establis ou ils sont des auanturiers qu'il n'y a que le hazard qui les puisse ramener en france, je n'ay pas veu que la declaration du roy du mois de Juillet 1661 donnée sur ce sujet la ayt eu aucun effect (1) ». Cette tentative avortée ne découragea pas le roi ; le 20 février 1667, il publie une ordonnance portant amnistie en faveur des matelots qui servent les étrangers à condition qu'ils reviennent (2), nouvel insuccès ; le roi défend alors à ses sujets de prendre parti sur les vaisseaux étrangers (arrêt du 19 janvier 1668) (3). Le duc de Beaufort était franchement partisan des voies de rigueur : « Si Sa Majesté se résout a faire mettre aux galleres les matelots ses suiets que nous trouuerons dans les bords estrangers, J'estime que cela fera rendre a ses ordres une deference aussy prompte qu'on a lieu de le souhaiter pour le bien de son service » (4). Pure illusion ; la sévérité ne produit pas plus d'effet que la clémence ; mieux aurait valu une sage et ferme application du régime des classes, si la guerre incessante n'avait empêché d'en observer loyalement les clauses (5). Cependant le roi persistait dans ses résolutions ; le 12 juillet 1669, il écrivit à Du-

(1) Lettre de Colbert de Terron, Tonnay — Charente, 1^{er} mars 1665 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXXVIII, fol. 73).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 116.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 118.

(4) Lettre du duc de Beaufort, Toulon, 20 mai 1669 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLII, fol. 231).

(5) Lettre de Deseuil, Brest, 3 mai 1669 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLII, fol. 31).

quesne de visiter les vaisseaux étrangers, d'en retirer tous ses sujets qu'il y trouverait et de les renvoyer dans les ports français, où les officiers de l'amirauté procéderaient contre eux, ainsi qu'il appartiendrait (1). Le mois suivant, un édit (2) vint renouveler les anciennes ordonnances et recommander « de tenir la main a l'entiere, et ponctuelle obseruation d'icelles » ; défense était faite à tout Français de s'établir à l'étranger sans permission du roi, sous peine de perdre sa qualité de Français et de confiscation de corps et de biens ; six mois étaient accordés aux sujets résidant déjà à l'étranger pour rentrer dans le royaume eux et leurs familles. La peine des galères à perpétuité fut portée contre les marins qui prendraient du service ou s'habituerait à l'étranger (3). La dépopulation des côtes n'en continua pas moins : « Je viens d'auoir aduis, écrit le duc d'Aumont, que la plus grande partie des matelots des Costes de bretagne, normandie et picardie au nombre de plus de quinze cent se sont retirez a londres ou ils treuvent a travailler (4) ». Ceux de Levant se réfugient en Italie, à Nice, à Monaco ; Arnoul affirme que les Génois n'arment pas un vaisseau qu'il n'y ait la moitié de Français, il propose qu'on oblige les capitaines étrangers, sur le bord desquels on aurait arrêté des matelots

(1) Archives de la Marine, B² 8, fol. 79 (Pièces justificatives, XVI).

(2) Edit d'août 1669 (Archives de la Marine, B² 8, fol. 145 verso) (Pièces justificatives, XVII).

(3) Déclaration du 10 décembre 1670. — Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XVIII, p. 425).

(4) Lettre du duc d'Aumont, Boulogne, 26 juin 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol CLXIV, fol. 642).

français, à verser leur solde jusqu'au jour de la prise, le montant en serait ensuite distribué à titre de prime aux marins, servant sur les vaisseaux du roi, qui les auraient découverts (1). Fauté de pouvoir mieux faire, Louis XIV réitère ses anciens ordres : le 23 mars 1676, ordonnance prescrivant la visite de tous les vaisseaux qui seront rencontrés en mer, et le renvoi dans le royaume des Français qu'ils porteront (2) ; le 5 août de la même année : arrêt du conseil portant peine des galères perpétuelles contre les Français, qui seront pris sur les vaisseaux ennemis (3) ; le 10 décembre 1680, déclaration contre les gens de mer, qui vont servir dans les pays étrangers (4). La multiplicité de ces textes en prouve l'inefficacité. Le roi lui-même reconnaît que ses ordonnances n'ont pas été ponctuellement suivies, il se borne à en recommander l'exécution (5) et à faire engager les poursuites judiciaires contre les délinquants (6). Cela n'empêche pas les matelots de sortir du royaume et de s'établir à l'étranger : on en trouve en Angleterre et en Hollande (7) ; à Bruges, à Ostende,

(1) Lettre d'Arnoul, 4 mars 1676 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 198).

(2) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises* t. XIX, p. 159.

(3) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises* t. XIX, p. 163.

(4) Archives de la Marine, B² 42, fol. 439 verso.

(5) Archives de la Marine, B² 42, fol. 361 (Au S^r de Vauvray, Versailles, 27 octobre 1680).

(6) Archives de la Marine, B² 42, fol. 441 verso (Lettre du Roi aux officiers de l'amirauté de Toulon, Saint-Germain, 11 décembre 1680).

(7) Archives de la Marine, B³ 55, fol. 503 ; — B³ 133, fol. 72.

à Nieuport (1) ; en Italie, à Gênes et à Livourne (2) ; dans le comtat d'Avignon (3), bref un peu partout. Sous la Régence, un grand nombre de Provençaux et de Languedociens avaient passé en Espagne, où on cherchait à les attirer par des promesses de tout genre (4) ; le régent se préoccupait d'arrêter cette émigration et surtout d'empêcher les femmes et les enfants des fugitifs d'aller les rejoindre (5), car tant qu'ils conservaient dans leur patrie des attaches aussi puissantes, on pouvait espérer qu'ils y rentreraient un jour, ce dernier lien tranché, ils étaient définitivement perdus pour leur pays. Maurepas, en 1724, fit rendre une ordonnance d'amnistie en faveur des matelots servant en pays étrangers (6), grâce à la paix et aux armements très restreints qui se firent pendant les dix premières années de son ministère, il réussit à en faire rentrer quelques-uns et le nombre des matelots augmenta d'une façon sensible ; mais pendant la guerre de succession d'Autriche il fallut se résoudre à faire prendre la mer à des forces plus importantes et les difficultés recommencèrent.

Souvent les gens de mer entrent ouvertement en révolte contre l'autorité royale. En veut-on quelques exemples ? En 1670, à Martigues, une sédition éclate contre les officiers de marine de ce département. Brodart,

(1) Archives de la Marine, B³ 133, fol. 68, 72, 110.

(2) Archives de la Marine, B³ 95, fol. 399.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 664, fol. 472.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 53.

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 20.

(6) Ordonnance du 8 février 1724 (Archives de la Marine, B³ 272, fol. 70).

commissaire général de marine à Toulon, dit dans son rapport : « que le Toxin a esté sonné et qu'on a crié en tumulte, Il faut auoir et tuer les chausses rouges et le chapeau blanc, entendant parler des S^{rs} Perreau et Chaseau (1). » Colbert lui répond : « il est important que vous teniez fortement la main à ce que ces sortes d'attentats ne demeurent pas impunis, la manutention de l'establissement des classes dépendant principalement des exemples sévères qui seront faits des premières contraventions à l'édit (2) ». Ainsi dès les débuts les gens de mer se montraient hostiles au régime des classes, car il ne faut pas oublier que ce système ne fut inauguré en Provence que par un édit du 28 mai 1670. Les choses ne prennent pas toujours une tournure aussi tragique, mais la résistance opposée aux levées est la même, seulement chaque province la manifeste suivant son tempérament. Nous avons vu ce que produisait l'exubérance des Provençaux ; les Gascons se plaisent à narguer l'autorité royale. Au dire de Colbert de Terron, « ce sont des gens qui font naistre des affaires entre eux pour eluder l'exécution des ordres du Roy. Ceux de S^t-Jean de luz disent que cest a ceux de Biarritz, a donner l Exemple et a passer les premiers, Ceux de Biarritz au Contraire Et dans ceste contestation Ils promeinent les gens et se moquent d'Eux (3) ». De Terron le voit bien, mais hésite à agir

(1) Rapport de Brodart du 6 septembre 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 362).

(2) Lettre de Colbert à Brodart, Saint-Germain, 19 septembre 1670 (P. Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. III, p. 276).

(3) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 22 décembre 1670

vigoureusement contre eux à cause du voisinage des ports d'Espagne, où ces gens-là seraient parfaitement accueillis ; avant que de rien décider il voudrait savoir « comment ces gens la tiennent a leur pais silz y ont des fondz de terre, silz y ont des maisons un peu proprement bastyes ; et autres commodites un homme attaché par ces choses la ne change pas de royaume aysement ; mais sy ce sont des Coquins sans commoditez Il seroit à Craindre quilz ne passassent en Espagne (1) ». « Ceste affaire la me paroist assez difficile », s'écrie De Terron, visiblement embarrassé. Quelquefois la mutinerie offre un caractère de personnalité, les gens de mer s'en prennent à un fonctionnaire, qu'ils rendent plus particulièrement responsable de leurs souffrances. En 1672, l'équipage de Panetié envahit tumultueusement la maison du sieur Brodard (2). En 1673, Hubert, commissaire général de la marine au port de Dunkerque, s'étant transporté à Calais, en vertu des ordres de Sa Majesté, pour travailler à l'enrôlement des matelots, voulut prendre du consentement du capitaine 4 matelots à bord d'un capre, l'équipage se révolta, enferma le capitaine et tira le canon sur la chaloupe envoyée de terre pour prendre les 4 matelots ; ils furent emmenés néan-

(Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXVI bis, fol. 464).

(1) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 22 décembre 1670 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXVI bis, fol. 464).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 206 (Au S. Panetié, 1^{er} avril 1672). — Voyez aussi : E. T. Hamy, *François Panetié, premier chef d'escadre des armées navales* (1626-1696), p. 33.

moins, mais l'un d'eux chercha encore pour se dégager à frapper son capitaine d'un coup de couteau. Le roi, par arrêt du conseil du 23 décembre 1673, commit M. Rouillé, maître des requêtes, pour informer de cette sédition et instruire le procès des coupables (1). Les Marseillais, toujours originaux, firent, en 1675, précéder une émeute de ce genre d'une déclaration de guerre en forme ; ils dénonçaient au gouverneur, M. de Pilles, « cette canaille de commis du bureau des Classes » comme les frappant et les maltraitant, les faisant embarquer malades sans attendre leur rétablissement et le prévenaient que faute par lui de faire droit à leurs revendications, ils soulèveraient toute la ville, iraient de nuit attendre les commis à la sortie de leur bureau « pour leur couper la gorge » ; ces Marseillais n'y allaient pas de main morte. Cependant ils terminaient leur placard, en exprimant l'espoir que M. de Pilles, leur « protecteur », mettrait bon ordre aux désordres qu'ils lui signalaient et en s'engageant à prier Dieu pour sa prospérité et sa santé (2). Un beau matin, on trouva ce document affiché en divers lieux, notamment devant le domicile du gouverneur ; celui-ci, tout ému de cette découverte, en informa le Comte de Grignan et M. de Rouillé, fit enlever soigneusement ces affiches et leur en envoya les exemplaires les plus intacts ; bref, il en réfère à toutes les autorités, et s'emploie de son mieux « pour couper chemin à cette sédition (3) ».

(1) Archives de la Marine, B² 20, fol. 243 *verso*.

(2) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 361 (Pièces justificatives, XVIII).

(3) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 359 (Lettre de Pilles, décembre 1675 (Pièces justificatives, XIX)).

Des rébellions de ce genre se produisent constamment. En 1696, un matelot du quartier de Redon, après avoir reçu des avances, les renvoya par sa femme ; elle se rendit chez le Sieur de Culant et les jeta insolemment au nez de la femme de ce commis (1). Un autre s'étant évadé des prisons de Toulon, prit des armes et se retrancha dans un champ, menaçant le commissaire de la marine de le tuer, s'il avançait pour le saisir (2). Parfois la rébellion est collective, ce sont alors de véritables émeutes. Des villages entiers se soulèvent. « Leur mutinerie est venue à un point qui n'eut jamais d'Exemple, mande M. de Vauvray, le 27 juin 1706, le Sr de la Coeurtière m'ayant écrit il y a quelques jours que ceux de Canne auoient fait menacer ceux d'antibe de les Maltraiter en passant s'ils partoient auant eux, et que ceux d'antibe auoient des Gardes hors des portes pour faire retourner ceux des Vilages des Enuiron, Je luy depeschay un Exprès avec une lettre pour M. L'huilier pour le prier de donner des Soldats pour Tascher de Surprendre quelques uns de ces sentinelles, et contraindre les matelots à obéir, J'en enuoyay une par le même exprès au Sr Riouffe, Commiss^{re} à Canne, pour le Commandant des Isles de S^{te} Marguerite pour auoir le secours de sa garnison (3) ».

(1) Lettre de Boisseau, Vannes, 12 mai 1696 (Archives de la Marine, B³ 94, fol. 55).

(2) Archives de l'Hérault C. 749, Arrêt et attribution à M. de Basville pour faire le procès au matelot Revel et aux coupables de la sédition du lieu de Gruissant, 17 mai 1707.

(3) Lettre de M^r de Vauvray, Toulon, 27 juin 1706 (Archives de la Marine, B³ 139, fol. 229).

C'est la grève méthodiquement organisée, la grève révolutionnaire; le roi est obligé de mobiliser des troupes pour soumettre toute cette région en effervescence. Peu après, des incidents presque aussi graves se produisent en Languedoc. Le Sieur Collard, commissaire de la marine, ayant installé à Gruissant des soldats pour rechercher des insoumis, « les habitants les ont insulté, maltraité, et contraint de se retirer pour n'estre point assassinez par les coups de pierres et de fusils qu'on leur tiroit », et ils sont « excités et entretenus dans cet esprit de sedition par le curé de la paroisse! (1) » Les agents du roi sont mis en fuite; force reste aux rebelles. Ces exploits se renouvelèrent pendant le règne de Louis XV et même sous Louis XVI. En 1720, le S^r de Monteils fut souffleté et sa sœur maltraitée par un matelot de Martigues (2). En 1780, nous assistons aux mêmes scènes. Tantôt les matelots s'entendent et retardent leur départ pour le port d'embarquement, il faut installer des garnisaires chez eux pour les forcer à se mettre en route (3); tantôt, trouvant insuffisante la conduite qui leur est accordée, ils réclament un supplément, et sur le refus qui leur est opposé, jettent leurs ordres et déclarent qu'ils ne rejoindront pas, mis en prison ils affirment qu'ils aiment mieux y pourrir que d'être obligés de mendier ou de

(1) Archives de l'Hérault, C. 749. Arrêt et attribution à M. de Basville pour faire le proces au matelot Revel et aux coupables de la sedition du lieu de Gruissant, 17 mai 1707.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 169 et 179.

(3) Lettre de M. Mistral, le Havre, 22 février 1780 (Archives de la Marine, C⁴ 145).

voler sur les chemins pour se procurer leur subsistance (1).

Quand les matelots n'avaient pu éviter l'embarquement, ils s'empressaient d'abandonner le service dès le retour au port, avant même que le vaisseau ne fût désarmé. Une ordonnance du 30 juin 1686 (2) le défendait, mais elle ne fut pas toujours respectée. En voici une preuve : En 1706, « Le Sceptre ne fut pas plutôt destiné à désarmer que le Lendemain il n'y avoit que 15 Matelots d'Environ 200 qui y estoient, et l'on a esté obligé de prendre des Ponantois pour travailler à son désarmement qu'on est contraint de prendre l'Epée à la main dans les Entreposts pour les faire travailler se cachant et criant qu'ils ne veulent pas travailler pour les Prouençaux pendant qu'ils sont couchés avec leurs femmes, on taschera de les mettre à la raison (3) ». Ces troubles étaient incompatibles avec le bon fonctionnement du système des classes ; on tenta de les réprimer. A l'égard des marins établis à l'étranger, il y avait peu de chose à faire ; ces gens-là étant hors d'atteinte, toute mesure contre eux était plus comminatoire que réelle. Ne pouvant s'emparer de leurs personnes, on s'attaquait à leurs biens, on les confisquait, mais la plupart du temps ces malheureux ne possédant rien, le roi était absolument désarmé. On les privait de leur qualité de

(1) Lettre de M. Eustache Granville, 4 juin 1780 (Archives de la Marine, C⁴ 145) (Pièces justificatives, XX).

(2) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XX, p. 4.

(3) Lettre de M. de Vauvray, Toulon, 6 juin 1706 (Archives de la Marine, B³ 139, fol. 189).

Français, d'après l'ordonnance d'août 1669 1) ils étaient « reputéz estrangers sans qu'ils puissent estre cy après restablis, ny rehabilitéz, ny leurs enfans naturaliséz pour quelque cause que ce soit ». Cette peine laissait indifférent une bonne partie d'entre eux, et puis, des amnisties fréquemment proclamées rendaient les risques légers. Le seul danger sérieux était de se laisser prendre, car le fugitif encourait la peine capitale, bientôt commuée d'ailleurs en celle des galères à perpétuité (2). Diverses ordonnances portèrent aussi la peine de mort contre les déserteurs : un édit de janvier 1670 en déclare passibles tous matelots et gens de marine, qui abandonneront le service sans congé (3). Elle fut confirmée par l'édit du 31 août 1673 (4), et par les ordonnances du 21 (5) et du 23 septembre 1673 (6) ; mais celle du 19 septembre 1676 lui substitua les galères perpétuelles (7). En modifiant ainsi la législation, le roi réalisait un vœu de l'intendant Arnoul ; il pensait que ce changement serait avantageux : « 1^e parce que l'exemple des galères feroit plus d'impression sur l'esprit des aînés matelots, la punition leur estant plus longtemps présente. — 2^e cela empescheroit les cap^{nes} qui n'ont point

(1) Archives de la Marine, B³ 8, fol. 145 verso.

(2) Déclaration du 10 décembre 1670 (Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XVIII, p. 425).

(3) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XVIII, p. 369.

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 46.

(5) Archives de la Marine, B³ 20, fol. 171.

(6) Bibl. Nat., mss. — Clairambault, Cl. 854, fol. 178 verso.

(7) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XIX, p. 165.

d'intérêt à la punition des déserteurs de faire les diligences po. les faire reprendre et contribueroit à l'impunité desd. matelots (1). » Peut-être aussi Louis XIV y voyait-il un moyen d'augmenter les chiourmes, de plus en plus difficiles à recruter.

Seignelay envoyait des ordres aux consuls français à l'étranger leur recommandant de surveiller les matelots de passage, de les empêcher de contracter des engagements dans le pays, de s'y établir et de lui adresser un rôle de ceux qui se trouveraient dans l'étendue de leur consulat (2). Il s'informait des matelots réfugiés à Livourne et à Venise et des moyens de les contraindre à rentrer en France (3). Une ordonnance du 31 mai 1685 confirma la peine des galères perpétuelles établie contre eux (4). Souvent on prit le parti de les faire rentrer de bonne grâce en leur promettant l'oubli de leur faute : ordonnance du 28 janvier 1693 accordant une amnistie générale aux déserteurs, à condition de se présenter, dans un délai déterminé, devant les commissaires de leur département, ou aux consuls français dans les pays étrangers (5). Autre amnistie en 1706 (6). Ces ordonnances étaient appliquées suivant les intérêts

(1) Lettre d'Arnoul, 5 septembre 1676 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXII bis, fol. 467).

(2) 21 décembre 1684. Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 610.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 511, fol. 109. 110, 116, 117, 119.

(4) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, tome XIX, p. 510.

(5) Archives de la Marine, B³ 75, fol. 205.

(6) Archives de la Marine, B³ 194, fol. 677.

de la discipline et on exceptait de la faveur du pardon les rebelles ayant à leur actif des voies de fait (1). D'autres fois le roi ne jugeait pas opportun de montrer autant de clémence et de s'engager par une promesse formelle. En 1704, le ministre avise le S^r de Cartigny que « Sa Ma^{te} ne veut point donner d'amnistie general en faue. des matelots deserteurs, Elle en a accordé a la fin de la der^{ere} guerre qui n'a pas eü un grand effet et ils croiroient qu'ils peuuent impunement tomber dans ce crime. Il ne vous conuient pas d'ailleurs d'enuoyer des declarations pareilles a celle que vous proposez, mais vous pouuez charger les Cap^{nes} et Patrons qui partiront pour les costes d'Italie et pour le Leuant d'exciter les 'matelots libertins au retour en

(1) Jérôme de Pontchartrain écrit à M. de Vauvré, le 18 août 1706 : « J'ay receu votre lettre du 8 de ce mois, et en ay rendu compte au Roy, Sa Majesté a approuué les jugemens du Conseil de guerre, contre quelques matelots et un soldat accusez de desertion, et pour que cet Exemple n'efraye point les autres qui sont dans un pareil cas et ne les porte point a se retirer dans les pays Estrangers, elle m'a commandé de vous enuoyer l'ordonnance qui leur accorde l'amnistie dont je vous ay marqué par ma dernière que je differais l'enuoy par son ordre pour donner le tems de juger ces matelots, ceux qui restent a present dans les prisons jouiront de la grace, mais s'il y en a quelques uns qui soient accusez d'auoir maltraitté des Commissaires des classes ou tenu des discours seditieux ils doiuent en être exceptez je vous en fais la remarque par raport aux deux de Cannes et a celuy d'Arles qui se trouuent dans ces deux cas, ceux qui sortiront de prison doiuent être sur le champ employez au seruice et embarquez sur les vaisseaux qui s'arment, j'ai enuoyé cette ordonnance en Espagne et aux consuls d'Italie et j'en fais part aux Commissaires des Classes. ». — (Lettre à M. de Vauvré, Marly, 18 août 1706 (Arch. de la Marine, B² 194, fol. 677).

leur laissant espérer qu'ils pourront obtenir grace, et leur promettre outre les frais et leur subsistance s'ils n'auoient alors aucun remplacem^t à faire pour leur Equipage, un Escu de gratif^{on} par teste (1) ». Ces bonnes paroles ne présentaient pas suffisamment de garanties aux émigrés et bien peu s'y fiaient. Dans d'autres circonstances, le roi, se décidant franchement à user de rigueur, recommandait aux intendants de poursuivre sévèrement les *libertins* et de les traduire en conseil de guerre (2).

L'ordonnance du 21 août 1671 enjoignait aux insoumis de se présenter dans les quinze jours après la publication des rôles, sans quoi ils seraient privés de la demi-solde ; si, après avoir été proclamés une seconde fois au prône, ils prolongeaient leur absence, ils étaient considérés comme déserteurs et traités comme tels (3). Une ordonnance fut rendue en 1682 sur la même matière (4). Une autre du 31 mai 1685 assimila aux dé-

(1) Lettre au S^r de Cartigny, 1704 (Archives de la Marine, B² 178, fol. 168 *verso*).

(2) Archives de l'Hérault, C. 749. Extrait des registres du Conseil d'Etat, 26 octobre 1694. — Lettre du chevalier de Digoine, Le Havre, 25 août 1702 (Archives de la Marine, B³ 116, fol. 220). — Lettre au M^{nt} de Coeuvres, Versailles, 2 juin 1706 (Archives de la Marine, B² 194, fol. 237). Archives de l'Hérault, C. 749, Arrêt et attribution à M. de Basville pour faire le procès au matelot Revel et aux coupables de la sédition du lieu de Gruissant, 17 mai 1707. — Lettre au S^r Collart, Paris, 4 janvier 1708 (Archives de la Marine, B² 210, fol. 19). — Lettre à M. de Basville, Paris, 4 janvier 1708 (Archives de la Marine, B² 210, fol. 28).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, ol. 170).

(4) Archives de la Marine, B² 46, fol. 245.

serteurs les matelots, qui abandonneraient leur bord ou ne s'y rendraient pas au temps prescrit, sans excuse légitime dûment constatée (1). Celle du 6 avril 1693 (2) décida que ceux qui, après avoir reçu des avances, ne se rendraient pas dans les ports, et se cacheraient ou resteraient chez eux, seraient punis de prison et ensuite mis au carcan dans le lieu principal de leur quartier pendant trois heures à deux jours de marché.

On employait encore un autre moyen pour les ramener à l'obéissance : sommés de se rendre sur les vaisseaux du roi, on installait chez eux une garnison de soldats, qui vivaient à leurs dépens jusqu'à leur soumission (3). Parfois même on menaçait de prison leurs femmes si elles ne les faisaient revenir au plus tôt (4).

Le procès des déserteurs était difficile à conduire. Il fallait attendre le retour du vaisseau, d'où le matelot avait déserté, pour interroger et confronter les camarades ; ces gens-là, le plus souvent, étaient les seuls témoins de son crime, et la plupart du temps, afin de ne pas charger un ami, déclaraient ne pas le connaître. D'autre part, si les matelots, après avoir reçu des avances, ne se rendaient pas dans les ports, ils étaient

(1) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 206.

(2) Archives de la Marine, B² 88, fol. 100.

(3) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 10 mars 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 364). — Lettres de M. de Vauvray, Toulon, 20 août et 1^{er} novembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 200, fol. 181 et 351). — Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 169.

(4) Lettre au S^r de Gastines, Versailles, 21 février 1693 (Archives de la Marine, B² 98, fol. 472).

considérés comme déserteurs ; mais comment établir devant les conseils de guerre la preuve du versement ? il aurait fallu citer les magistrats ou notables, qui y avaient assisté, et pour ceux dont la résidence était éloignée, ce déplacement eut été long et dispendieux. M. de Vauvré proposait de se contenter, pour les premiers, de la dénonciation du capitaine et du certificat du commissaire du bureau des armements. Il aurait souhaité, pour les seconds, que le verdict pût être rendu sur la simple présentation du procès-verbal, signé des personnes présentes au paiement des avances, et du certificat du bureau des armements constatant que lesdits matelots ne s'étaient pas présentés (1). Arnoul faisait valoir d'autres raisons, qui empêchaient de poursuivre les déserteurs : « je ne m'étonne point, disait-il, qu'on trouue de la peine a les condamner dans les formes parce que les regles establies par les Instructions qui tiennent lieu de reglement, ne sont point gardées dans les leuées qui se font, dans l'Enuoy de ces mêmes matelots dans les Ports, dans leur reception au bureau des armements, dans la Consignation qui s'en doit faire aux officiers de chaque vaisseau et dans la denonciation qui doit estre donnée a l'Egard des deserteurs par le Commissaire des Classes contre ceux qui ne se rendent point dans les Ports, par le Commissaire des armemens contre ceux qui retournent dans leurs departemens apres auoir paru au bureau, et par les Capitaines contre ceux qui leur ont esté veritablement consignéz : attendu que si

(1) Lettre de M. de Vauvré, Toulon, 20 septembre 1708 (Archives de la Marine, B³ 162, fol. 163).

tout cela ne se fait pas dans la forme prescrite, il me paroist tres difficile que l'on puisse bien juger un matelot comme deserteur; que si les Juges le font sans cela ils courent grand risque de faire une Jniustice, et que s'ils ne le font' pas faute de ces formalitez qui sont les preuues les plus solides de la desertion, le libertinage s'augmentera par l'impunité » (1).

Lorsqu'un jugement de condamnation aux galères était prononcé contre les déserteurs, on ne les y envoyait pas tous. On les faisait tirer *au billet*, c'est-à-dire au sort. Seul, le malheureux, qui amenait le billet noir, devenait galérien. On estimait qu'un matelot attaché à la chaîne suffisait pour faire un exemple capable de contenir les autres dans leur devoir et c'était surtout un effet d'intimidation que l'on désirait obtenir (2).

D'ailleurs, il n'était pas toujours commode de faire exécuter la sentence. Dans certains pays la population se souleva pour arracher les condamnés aux archers de marine et les mettre en liberté. M. de Vauvré rapporte un fait de ce genre, dans une lettre du 22 août 1706 : « Le Sr. Battel m'a écrit qu'il s'est donné l'honneur de vous jnformer Monseigneur, des deux mouuemens qui sont arriués à Arles pour empescher les 4 matelots de lad. ville condamnez aux Galeres d'y faire amende

(1) Lettre d'Arnoul, Paris, 21 octobre 1708 (Archives de la Marine, B³ 163, fol. 299).

(2) Lettre de Lempereur, Dunkerque, 13 janvier 1691 (Archives de la Marine, B³ 63, fol. 72). — Ordre pour faire tirer au billet huit matelots déserteurs, Versailles, 4 février 1693 (Archives de la Marine, B³ 88, fol. 41 *verso*). (Pièces justificatives, XXI).

honorable, et pour les enlever des prisons comme on a fait, Le Preuost m'estant venu donner auis du premier Je l'Enuoyay à M. Le Comte de Grignan pour l'en informer et luy demander main forte pour la conduite des Prisonniers à Marseille son regiment estant aux enuirs d'Arles, Je luy ay escrit leur euasion fauorisée par plus de 4.000 habitans plus de femmes que d'hommes qui à coups de hache et de Leuiers ont rompu les portes des Prisons » (1).

En présence de ces difficultés, le gouvernement royal s'inspirait des circonstances et usait tantôt de rigueur, et tantôt de mansuétude. Lorsqu'on graciait des coupables, on avait soin de donner la plus large publicité à cette mesure de clémence pour influencer ceux qui se trouveraient dans un cas semblable et les disposer à faire leur soumission (2). Cette bienveillance ne produisait pas toujours d'heureux effets. En 1719, des matelots de Cannes et d'Antibes étaient détenus au fort carré de ce dernier port sous l'inculpation de faux saunage. Le roi accorda leur mise en liberté à la condition qu'ils s'embarqueraient sur des vaisseaux à destination des Indes (3). Désespérés à cette nouvelle, et d'ailleurs rendus malades par l'insalubrité des locaux où ils étaient enfermés (4), les prisonniers résolurent de s'évader, y réussirent et se réfugièrent à Nice (5). Le

(1) Lettre de M. de Vauvray, Toulon, 22 août 1706 (Archives de la Marine, B⁹ 139, fol. 344).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 235.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 147, 148, 159.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 155.

(5) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 178.

roi consentit à leur pardonner cette seconde faute s'ils voulaient de leur plein gré s'embarquer pour les Indes (1), tant il éprouvait d'embarras à former des équipages pour ce voyage (2). Cependant le roi se lassait parfois; la même année, M. de la Mothe, craignant de voir se retirer en Angleterre et en Hollande des déserteurs menacés de passer en conseil de guerre, proposa de leur accorder une amnistie, à la charge pour eux de se constituer prisonniers à Dunkerque pendant un mois à leurs frais et de restituer les avances qui leur avaient été payées à domicile. Le Conseil refusa catégoriquement, sauf pour un de ces matelots qui avait déjà fait spontanément ce qu'on exigeait de lui (3).

Le 16 novembre 1759, une ordonnance vint remanier la législation pénale concernant les insoumis et les déserteurs. Le roi considérait qu'il n'était pas juste de les frapper indistinctement des galères perpétuelles, quelles que fussent les circonstances qui aient accompagné leur crime. Les matelots qui se seraient cachés à l'époque de la levée seraient punis de huit jours de prison et serviraient ensuite à la plus basse paye. Ceux qui, après avoir reçu les avances et la conduite, ne se rendraient pas à destination au plus tard quinze jours après le temps fixé par les commissaires, seraient mis aux fers jusqu'à l'embarquement, au pain et à l'eau, et serviraient 3 mois sans solde. A ceux qui s'absenteraient des vaisseaux plus de deux jours sans permission, 8 jours de fers au pain et à l'eau; en cas d'absence plus longue, privation en outre d'un mois de solde ou de

(1) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 168.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 156, 160.

(3) Archives de la Marine, B¹ 38, fol. 369.

plus, à proportion de la durée de l'absence. Ceux qui, ayant abandonné les vaisseaux, ne se représentaient pas avant leur départ, étaient punis par contumace de 3 ans de galères, s'ils s'étaient retirés dans le royaume, et à perpétuité, s'ils avaient passé à l'étranger. Ceux qui s'absentaient de leurs quartiers plus de quinze jours sans permission écrite du commissaire, seraient commandés pour le service à leur retour et feraient une campagne sans solde. Enfin le délai de 24 heures accordé aux matelots classés, qui s'étaient engagés comme soldats, pour déclarer leur état, fut porté à 8 jours, passés lesquels, ils seraient condamnés aux galères perpétuelles (1). Cette ordonnance n'eut pas beaucoup plus de succès que les précédentes. En 1762 (2), le roi redoubla de sévérité, mais le nombre des déserteurs était tel, qu'on n'osait les poursuivre. On persista à suivre l'ancienne tactique et à essayer tantôt d'intimider les déserteurs (3), tantôt de les rassurer par une amnistie (4).

Les insoumis avaient presque toujours des complices, des poursuites furent dirigées contre eux. Ils étaient généralement de deux catégories : des particuliers qui

(1) Ordonnance du 16 novembre 1754 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 515).

(2) Ordonnance du 29 mars 1762 (Archives Nationales, AD^{vi} 13.

(3) Ordonnance du mois de janvier 1781 (Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France, 1689-1792*, p. 318).

(4) Ordonnance du 1^{er} juillet 1777, Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXV, p. 52. — Ordonnance du 29 juillet 1780 (Lettre de Mistral, le Havre, 9 août 1780, Archives de la Marine, C⁴ 145), Archives Nationales AD^{vi} 13.

aidaient les matelots à se cacher et des patrons de barque ou des capitaines de navire marchand qui les employaient. Barin de la Galissonnière, dès 1667, réclamait une ordonnance sévère contre eux (1). L'appui prêté aux matelots rebelles était souvent désintéressé, mais pas toujours cependant : tel était le cas d'un commandant nommé Saint-Ouyn établi dans l'Île-Dieu par M. de Tonnay-Charente. Non seulement il s'abstenait de publier l'ordre des classes, mais il empêchait même les matelots de se rendre au service, leur recommandant de se disperser de toutes parts, afin que les commissaires venant dans l'île, n'y trouvassent personne. Cette manœuvre, ponctuellement exécutée, permettait au Sr Saint-Ouyn de disposer d'un grand nombre de matelots. Il les faisait engager avec des capitaines marchands, lesquels lui remettaient une bonne gratification (2). Colbert de Terron se plaignait, en 1673, de ce que les officiers du château de Blaye portaient leur inspection dans l'exécution de l'ordre des Classes, et y mettaient le trouble en protégeant des matelots et en les empêchant de servir (3). Les femmes elles-mêmes s'en mêlent. De Narp prévient que parmi les matelots destinés à l'escadre de Bretagne, il y en a « qui ce sont mis sur le pied de Rebelles a cause que

(1) Lettre de Barin de la Galissonnière, Rouen, 12 février 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 278).

(2) Lettres de Colbert de Terron, Rochefort, 7, 10, 14 et 21 mars 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 351, 364, 372 et 385).

(3) Colbert de Terron, *Mémoire au Roi*, 12 janvier 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 93).

M^e La Marquize d'Asserac les prend sous sa protection » (1), la levée des équipages en a été entravée, et « il apprehende la mesme peyne pour l'armement prochain, s'il n'y est remedié par des ordres du Roy » (2). Ainsi toute espèce de personnes patronnaient des matelots et les exemptaient du service. Lorsque c'étaient de hauts et puissants personnages, les intendants en avisaient le ministre ou le roi, pour lui demander d'interposer son autorité ; s'il s'agissait de gens de condition plus modeste, les autorités locales sévissaient elles-mêmes. En 1673, le duc de Saint-Aignan prit la résolution de chasser de la ville tous ceux qui cacheraient ou retiendraient chez eux des matelots : « ie l'ay fait exécuter, dit-il, sans miséricorde à cinq ou six personnes à qui cela est arrivé, car les ordonnances sont inutiles sy l'on ne les fait exécuter exactement ; ie suis naturellement assez doux ; mais en tout ce qui regarde le service de Sa Ma^{te} il ny a nul quartier avec moy » (3). M. D'Aguesseau informe, que le présidial de Montpellier a jugé 4 habitants, qui s'étaient opposés à la levée des matelots en Languedoc ; l'un d'eux fut condamné à faire amende honorable et à être banni de la province, contre les 3 autres le procès fut instruit par contumace et ils furent condamnés à être pendus (4). A Belle-Ille,

(1) Lettre de De Narp, Saint-Malo, 1^{er} février 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 182).

(2) Lettre de De Narp, 3 février 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 211).

(3) Lettre du duc de Saint-Aignan, le Havre, 1^{er} juillet 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXV, fol. 41).

(4) Lettre du 16 mai 1676 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 337).

des bourgeois avaient favorisé la désertion de matelots ; Deseuil les fit emprisonner, et pensant que tous les témoins seraient intéressés à les soutenir, il proposait pour terminer cette affaire de se contenter de cet emprisonnement, mais de bannir ceux qui auraient malversé dans la levée (1). Le nombre de personnes qui se faisaient complices des matelots fut toujours grand (2). « Attendu, lisons-nous dans un mémoire anonyme du 21 octobre 1693, qu'il arrive souvent que des Gentilhommes, Curés, et autres officiers protegent souvent des matelots, et les cachent, et les deguisent, leur font battre leur bleds, et les retirent mesme chez eux pour debiter leur boëssons, il faudra une ordonnance pour le defendre (3). » Ce vœu fut accompli par l'ordonnance du 12 décembre 1696 (4), elle prononça contre les habitants, convaincus d'avoir retiré des matelots chez eux, une amende de 300 livres. Une ordonnance de l'année 1700, donnée par Nicolas Lamoignon de Baviile, intendant de Languedoc, pour cette province, renouvelle cette prohibition : « Deffendons a tous particulliers tels qu'ilz puissent estre sous peine de 200 livres damande de retirer aucun desd. matelotz, mesme leurs biens hardes meubles et effetz » et ordonne le paiement d'une prime de 25 livres à celui qui dé-

(1) Lettre du 9 novembre 1676 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII bis, fol. 614).

(2) Lettre d'Arnoul, Montpellier, 7 juillet 1693 (Archives de la Marine, B³ 78, fol. 189).

(3) *Mémoire* fait à Cherbourg sur les Classes, 21 octobre 1693 (Archives de la Marine, B³ 78, fol. 310).

(4) Archives de la Marine, B³ 120, fol. 498.

noncerait un contrevenant (1). Ces mesures furent impuissantes à rétablir l'ordre. En 1724, les classes du Languedoc, en particulier, étaient dans la plus grande confusion. Tout le monde empiétait sur les attributions des commissaires. Présidents et évêques avaient leurs protégés. « A Cette, où il n'y avait point d'évêque, c'était le major de la place qui s'était emparé de toute l'autorité des classes, par des vues d'intérêt particulier, et ces empiètements donnaient lieu à des chocs et à des discussions très vives » (2). A l'étranger, les consuls français, dans un but qui n'était pas toujours désintéressé, délivraient des pièces permettant aux sujets du roi de prolonger indéfiniment leur séjour sans paraître se trouver dans une situation légalement irrégulière.

L'appui, donné par des particuliers aux insoumis, ne les aurait pas tirés d'affaire, s'ils n'avaient pu trouver du travail ; mais les armateurs ne se faisaient pas faute de les employer. Les commissaires font entendre leurs doléances à ce sujet et réclament des sanctions (3) ; ils intentent des poursuites contre les marchands, qui engagent des matelots dépourvus de bulletin, ou qui se refusent à communiquer leur rôle d'équipage (4). De Narp, commissaire de marine à Saint-Malo, cite en justice un des contrevenants : il cherche à le faire con-

(1) Archives de l'Hérault, C. 749.

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 207.

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 178 (Au commissaire Sachi, 30 octobre 1671).

(4) Archives de la Marine, B² 13, fol. 272 (Lettre de De Narp, Saint-Malo, 10 août 1672).

damner à l'amende (1) et se propose de persévérer dans cette voie : « Je fais condamner le Capitaine qui a sorty aussi bien que d'auc. sans faire Estat de prendre de bulins pour les gens de son Esquipage quand j'auray la sentence de celuy cy j'entameray les Pour-suittes des autres qui ont aussi contrevenu ce sera le moyen que dans la suite les nauigans seront plus sages et que on pourra sçauoir les presantz et les Absans capables de seruir affin d'en rendre compte a vostre Grandeur cest a quoy ie m'apliqueray Entierem^t (2) ». Isarn se trace la même ligne de conduite : il dresse procès-verbal contre des bourgeois, qui ont poussé des matelots de Belle-Ile à la désobéissance, et les ont cachés au Croisic. « Elle ne procede que de l'apuy que 7 ou 8 bourgeois donnent aux matelotz, les ayant engagez et mis sur leurs chaloupes pour pescher des sardines », il en avertit le procureur général, pour faire condamner les bourgeois à l'amende, et les matelots déserteurs à la punition qu'ils méritent (3). Arnoul aurait voulu que les capitaines coupables de ce délit fussent dégradés, et les armateurs obligés d'en prendre d'autres (4). Patoulet, intendant de marine à Dunkerque, rendit une ordonnance, le 12 avril 1690, portant contre les patrons de barque et capitaines marchands, qui

(1) Archives de la Marine, B³ 13, fol. 279 (Lettre de De Narp. Saint-Malo, 14 août 1672).

(2) Lettre du 17 août 1672 (Archives de la Marine, B³ 13, fol. 285).

(3) Lettre d'Isarn, le Croisic, 21 septembre 1676 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII bis, fol. 483).

(4) *Mémoire* de M. Arnoul sur les Classes de Normandie, 12 avril 1681 (Archives de la Marine, B³ 38, fol. 107).

employaient des insoumis ou des déserteurs, une amende de 500 livres et la destitution, et, en faveur de ceux qui les dénonceraient, une récompense de 300 livres (1). M. de Vauvré signale en 1711 le cas d'un patron de Cassis, qui, pour ce fait, fut condamné à l'amende de 500 livres par les officiers de l'amirauté. « On poursuit d'autres patrons à La Ciotat et Marseille, dit-il dans la même lettre, mais j'estimerois nécessaire d'adjouster à l'amande par une ordonnance nouvelle, que les Capitaines ou Patrons qui receurent des officiers Mariniers ou Matelots des autres departemens que ceux ou ils feront leurs Expéditions, sans la permission expresse de leurs Commissaires de Marine ou des Classes, et de celuy ou Ils expedieront, et des officiers Mariniers ou Matelots françois qui se diront étrangers, seront déclarés Incapables d'Estre Capitaines et Patrons, tant en Course qu'en marchandise, et ne pourront plus estre receus en cette qualité, et seront obligés de servir pour officiers mariniens et Matelots sur les Vaisseaux du Roy, cette punition les rendroit plus circonspects que celle de L'amande, dont la pluspart eurent la condamnation à L'amirauté, et les autres appellent au Parlement ou Ils sont traittez doucement après des longueurs de Procédures qui coutent beaucoup » (2).

(1) Archives de la Marine, B³ 60, fol. 46.

(2) Lettre de M. de Vauvré, Toulon, 4 octobre 1711 (Archives de la Marine, B³ 200, fol. 290).

IV. — *Mesures de rigueur employées pour compléter les équipages.*

En présence de telles difficultés, pris entre les nécessités d'une guerre incessante et les répugnances des gens de mer pour le service, Colbert fut contraint, bien malgré lui, de recourir à la fermeture des ports pour assurer le recrutement des équipages. Ainsi procédait-on avant l'établissement du régime des classes (1), dont le but était précisément d'affranchir de cette obligation, que Colbert, à juste raison, trouvait désastreuse. Quand l'impuissance des classes à satisfaire aux exigences de la marine de guerre fut constatée, on

(1) Ordonnance du 17 décembre 1665 (Archives de la Marine, B² 4, fol. 1. — Lettre du roi au duc de Beaufort, décembre 1666 (Archives de la Marine, B² 4, fol. 269). — Lettre du roi aux gouverneurs et intendants des provinces maritimes du royaume, décembre 1666 (Archives de la Marine, B² 4, fol. 270). — Lettre de Barin de la Galissonnière, Rouen, 30 janvier 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 177). — Lettre de Du Caron, Dieppe, 30 janvier 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 178). — Lettre de Du Caron, 12 février 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 292). — Lettre de Barin de la Galissonnière, Rouen, 12 février 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 278). — Lettre de Barin de la Galissonnière, Rouen, 13 février 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 291). — Ordonnance du 16 février 1667 (Archives de la Marine, B² 7, fol. 16). — Lettre du roi au duc de Beaufort, mars 1669 (Archives de la Marine, B² 7, fol. 178).

ne les abolit pas, mais on compléta les effectifs de force. En 1672, Colbert de Terron ne pouvait venir à bout de lever les matelots (1); pour mener à bonne fin ce travail, on lui expédia une ordonnance l'autorisant à fermer les ports; il promit de n'en user qu'avec discrétion, pour ne pas nuire aux intérêts des marchands (2). De toutes les provinces maritimes parvient à Colbert la même demande, il se décide alors à prendre une mesure générale et à faire fermer tous les ports du royaume jusqu'à nouvel ordre (ordonnance du 8 avril 1672) (3). Il en recommande la stricte observation, défendant de les ouvrir sans un ordre du roi (4), blâmant de Terron d'avoir enfreint cet ordre (5), le renouvelant au besoin par une ordonnance spéciale à une province déterminée (6), et permettant seulement, à titre exceptionnel, la libre sortie de certains navires, qui partent pour la pêche de Terre-Neuve (7). En 1673,

(1) Colbert de Terron, *Mémoire au Roi*, Rochefort, 14 mars 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 372).

(2) Colbert de Terron, *Mémoire au Roi*, Rochefort, 21 mars 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 385).

(3) Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 217.

(4) A M. de Terron, 29 avril 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 211).

(5) A M. de Terron, 2 mai 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 213).

(6) Ordonnance du 29 mai 1672 prescrivant la fermeture des ports de Picardie et de Normandie jusqu'après l'expédition de l'armée navale (Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 217).

(7) Au commissaire De Narp, 14 avril 1672 (Bibl. Nat., mss.

mêmes difficultés, même méthode pour les résoudre. Ordre est donné à M. de Courtebonne de fermer le port de Calais (1), on agit de même pour le Havre (2), vient ensuite le tour de Brouage, La Rochelle et Bordeaux (3). La levée terminée, les ports sont successivement rouverts (4). Au cours de cette année-là, il fallut renouveler l'opération, pour la Normandie, au mois de juin (5), et en 1675, on la pratiqua à l'égard des ports du Poitou, de la Saintonge et de l'Aunis (6). La demi-solde n'était plus délivrée aux matelots, la fermeture des ports et l'interdiction de toute navigation parut désormais le système le plus efficace pour s'assurer du nombre d'hommes nécessaire aux armements du roi (7).

— *Clairambault*, Cl. 707, fol. 210). — Au même, 29 avril 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 212).

(1) A M. de Courtebonne, 29 mars 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 257).

(2) A M. de la Vaissière, 5 avril 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 259).

(3) Ordonnance du 10 avril 1673 (Archives de la Marine, B² 20, fol. 103).

(4) La Rochelle, Brouage et Bordeaux (Ordonnance du 25 avril 1673 (Archives de la Marine, B² 20, fol. 106 verso). — Ordonnance du 27 avril 1673 (Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XIX, p. 109). — Ordonnance du 1^{er} juin 1673 (Archives de la Marine, B² 20, fol. 123).

(5) Lettres à MM. de Seuil et Brodart et aux officiers de l'amirauté de Dieppe, du Havre et de Honfleur, 21 juin 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 278).

(6) Ordonnance du 19 avril 1675 (Archives Nationales, AD^{vi} 10, p. 496).

(7) Colbert de Terron, *Mémoire au Roi*, Rochefort, 4 janvier 1674 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVII, fol. 92).

A diverses reprises on l'employa (1), si fâcheux qu'il fût.

Seignelay n'avait pas la mansuétude de son père, et se souciait peu des moyens mis en œuvre pour atteindre son but. Peu lui importait que l'on eut recours à la *presse*, pourvu que les vaisseaux, dont il avait prescrit l'armement, fussent prêts. En 1684, du 18 au 27 avril, il fit fermer les ports de Provence et de Languedoc (2). Lorsqu'éclata la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689), il fallut redoubler de violence. La classe de service ne pouvant suffire, on racole des hommes de toutes parts. En 1690, on ferme à nouveau les ports (3) et on interdit aux matelots de s'embarquer sur les vaisseaux marchands ou corsaires (4); bref, toutes les classes sont confondues, seuls les registres de l'enrôlement demeurent.

La pénurie de matelots se fait sentir d'une manière aussi pressante sous le ministère de Louis de Pontchartrain : une ordonnance du 12 décembre 1691 fait défense de laisser sortir aucun navire des ports de

(1) Lettre de Rennau, Rochefort, 12 mars 1674 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVII, fol. 441). — Lettre d'Arnoul, Toulon, 20 avril 1675 (Archives de la Marine, B³ 20, fol. 101).

(2) Ordonnance pour la fermeture des ports de Provence et de Languedoc, 18 avril 1684 (Archives de la Marine, B² 50, fol. 188). — Ordonnance pour l'ouverture des ports de Provence et de Languedoc, 27 avril 1684 (Archives de la Marine, B² 50, fol. 198 verso).

(3) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, 8 janvier 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 181).

(4) Ordonnance de 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 46).

Provence et de Languedoc jusqu'à ce que la flotte en armement à Toulon soit pourvue de matelots (1). Le même fait se reproduit l'année suivante (2). Les ports de Ponant, de Dunkerque à Bayonne, furent rouverts au mois d'octobre 1695 (3).

Jérôme de Pontchartrain continua ces traditions. En 1702, il ordonne la fermeture des ports (4), en 1703 même mesure (5), en 1705 également (6). En 1709, des ordonnances des 6 et 20 février prescrivirent d'exécuter la même opération, les ports ne furent rouverts qu'au mois de février de l'année suivante (7). De plus en plus, les moyens excessifs étaient les seuls dont on sût se servir ; les classes n'existaient pour ainsi dire plus, qu'ils appartenissent ou non à la classe de service, tous les matelots étaient levés indifféremment, les ministres étaient forcés de violer les règles qu'ils étaient chargés de faire respecter, la presse redevenait le régime normal de recrutement.

En 1719, la guerre avec l'Espagne ayant éclaté, l'équipement de quelques vaisseaux devint nécessaire et l'on se heurta à des obstacles malaisés à surmonter. Rien

(1) Archives de la Marine, B² 81, fol. 738 *verso* et 739. — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine* cite cette ordonnance à la date du 12 novembre 1691.

(2) Ordonnance du 19 novembre 1692 (Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XX, p. 171).

(3) Lettre de Gastines, Saint-Malo, 26 octobre 1695 (Archives de la Marine, B³ 89, fol. 250).

(4) Archives de la Marine, B² 161, fol. 639 *verso* et 640.

(5) Archives de la Marine, B³ 120, fol. 555.

(6) Archives de la Marine, B² 173, fol. 131, 134, 189.

(7) Archives de la Marine, B² 220, fol. 604.

ne put convaincre les hommes d'obéir aux injonctions de l'administration maritime, ni promesses, ni menaces. Pour se procurer des marins, on pratiqua la presse. En 1720, des barques armées parcoururent la côte de Provence et enlevèrent les équipages des marchands pour constituer ceux de deux vaisseaux, le *Henry* et le *Toulouse*, destinés à escorter un convoi à la Louisiane (1); leur armement fut si laborieux que M. Hocquart prit le parti de faire arrêter les équipages des bâtiments qui arrivaient ou qui sortaient de quarantaine et de les verser sur eux (2).

Sous l'administration de Maurepas (3) l'armement des vaisseaux se fit plus facilement; il est vrai, qu'on n'en équipa qu'un nombre très restreint, surtout pendant les dix premières années de son ministère (4). Le nombre des matelots augmenta cependant d'une façon sensible, il parvint même à en faire rentrer de ceux qui s'étaient réfugiés à l'étranger et à ramener des déserteurs à l'obéissance; avant chaque armement d'un peu d'importance, il avait soin à cet effet de proclamer une amnistie (ordonnances de février 1730 (5), du 23 avril 1744) (6). Mais pendant la guerre de succes-

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 175.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 862, fol. 171.

(3) Le Comte de Maurepas fut ministre de la marine du 13 novembre 1723 au 24 avril 1749.

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 225, 244, 259.

(5) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 241.

(6) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 305. — Archives Nationales AD^{vu} 13.

sion d'Autriche il fallut se résoudre à faire prendre la mer à des forces plus importantes. on se heurta alors à de sérieuses difficultés. A la fin de l'année 1743, on fut obligé d'employer tous les soldats de marine et même des grenadiers d'infanterie à renforcer les équipages de l'escadre de Toulon (1). L'indiscipline était très grande alors, les hommes vagabondaient pendant toute la durée de l'armement et ne se décidaient à rejoindre leur bord qu'au dernier moment. Les classes s'épuisaient. En 1746, M. Charron écrivait de Dunkerque à Maurepas : « j'ay l'honneur de vous adresser, un Extrait de l'Equipage a lever dans les quartiers de Normandie pour l'armem^t de la frégate la Galathée, on ne pourra pas tirer un seul homme de ceux de mon département qui est entierement vuide d'offers m^{rs} et de matelots » (2). Pour se tirer d'embarras, il prit des marins sur des bâtiments corsaires en armement, malgré les représentations des armateurs (3). Ce n'était pas le moyen de faire cesser les « oppositions insurmontables, le dégoust, la confusion » dont il se plaignait (4). « Les matelots tombent malade, la pluspart desertient et trouvent le moyen d'échapper malgré la vigilance des Commandants, l'attention que j'ay a les

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 295.

(2) Lettre de Charron, Dunkerque, 24 août 1746 (Archives de la Marine, C^t 134).

(3) Lettre de Charron, 16 septembre 1746 (Arch. de la Marine, C^t 134).

(4) Lettre de Charron, Dunkerque, 17 janvier 1746 (Archives de la Marine, C^t 134).

faire poursuivre et les ordres que j'ay donné dans tous les quartiers » (1).

Au début de l'année 1756, Machault d'Arnouville, manquant de matelots, promit une prime de 12 livres à ceux qui seraient le plus exact à l'appel, et la solde entière à dater du jour de leur entrée à bord au lieu de la demi-solde qu'on leur payait jusqu'à la revue du départ. Ces conditions facilitèrent l'armement de l'escadre que La Galissonnière allait conduire à Minorque, pour laquelle on avait été obligé de lever tous les gens de mer sans distinction de classes, et réussirent à rendre les équipages complets au moment du départ (2). Les armements furent des plus pénibles sous les ministères de M. de Moras, et de M. de Massiac, qui pourvurent successivement aux affaires de la marine pendant quelques mois (3). Les Anglais, avant toute déclaration de guerre, avaient capturé bon nombre de nos matelots et les corsaires en réclamaient beaucoup, ils furent pourtant obligés d'en céder au roi (4).

En 1759, Berryer (5) voulut essayer des voies de douceur, fit liquider quelques arriérés, paya la solde entière à partir du moment de l'embarquement et recom-

(1) Lettre de Charron, Dunkerque, 17 janvier 1746 (Archives de la Marine, C¹ 134).

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 383-384.

(3) De Moras du 1^{er} février 1757 au 1^{er} juin 1758. — De Massiac, du 1^{er} juin au 1^{er} novembre 1758.

(4) E. Mancel, *L'arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*, page 245.

(5) Berryer, ministre de la marine du 1^{er} novembre 1758 au 13 octobre 1761,

manda que les matelots fussent bien traités à bord. Il expédia aux consuls français des instructions pour les faire rentrer dans le royaume en leur promettant l'exactitude des paiements et réussit à attirer un certain nombre d'entre eux, et même des étrangers, gens sans aveu pour la plupart, ignorant tout du métier de marin et qu'il fallut congédier. Ce fut surtout le peu d'importance des armements, qui les rendit relativement faciles sous le ministère de Berryer, pendant lequel la course fut presque exclusivement pratiquée ; et lorsqu'au mois de mai 1761, il devint nécessaire de compléter les équipages des vaisseaux du roi, il fallut prendre les matelots des navires de commerce et de course, et même violer le privilège des gens de Dunkerque (1).

Choiseul (2) éprouvant des difficultés pour rassembler des équipages fit, lui aussi, pratiquer la presse en s'emparant du personnel des bâtiments de commerce (3).

En 1777, l'armement de 6 vaisseaux au port de Toulon rencontra de grands obstacles ; et les armateurs, inquiets de ces préparatifs, n'osaient plus organiser de nouvelles expéditions dans la crainte de manquer de

(1) E. Mancel, *L'arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque* (1662-1899), p. 260. — Par une faveur toute particulière, Louis XIV avait dispensé la population maritime de Dunkerque du service des classes. Cette exemption fut confirmée par ordonnance du 16 février 1759.

(2) Le duc de Choiseul (Stainville), ministre de la marine du 13 octobre 1761 au 7 avril 1766.

(3) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 450 et suiv.

matelots. En 1779, M. de Sartine (1) eut recours à toutes sortes d'expédients pour s'en procurer. Il en fit embaucher à l'étranger, à Gênes, à Venise, à Malte ; restreignit l'effectif réglementaire des équipages et combla les vides avec des novices, des fantassins de l'armée de terre et des gardes-côtes.

V. — *Inconvénients pour la marine marchande.*

Le but de Colbert, instituant le régime des classes, était de pourvoir aux besoins de la marine de guerre, sans léser les intérêts de la marine marchande. Son dessein ne fut pas accompli ; mais, avant cette expérience, l'opinion générale était que la prospérité militaire et la prospérité commerciale n'étaient pas inconciliables. Colbert ne les concevait pas l'une sans l'autre. De Terron croyait qu' « il y aurait de quoy servir tout le monde » (2) ; « On peut avoir en France des matelots en nombre suffisant pour servir les vaisseaux de sa Ma^{te} sans incommoder le commerce considérablement (3) », disait aussi Deseuil. Le tout était de trouver un mode de recrutement permettant à chacun de savoir à l'avance ce qu'il pouvait faire et ce qu'il pouvait espérer, à la flotte de compter sur les équipages

(1) De Sartine, ministre de la marine du 24 août 1774 au 6 juin 1780.

(2) Lettre de Colbert de Terron, Brest, 14 janvier 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 62).

(3) Lettre de Deseuil, Brest, 4 avril 1667 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXLIII, fol. 361).

nécessaires, au commerce d'être sûr d'avoir les bras indispensables, au matelot de connaître sa destinée, et s'il lui était loisible de s'engager avec un marchand, ou s'il devait se réserver pour le service du roi. Avec les classes, Colbert se flattait d'avoir trouvé enfin le moyen de contenter tout le monde : « Sa Maïesté, disait le préambule de l'ordonnance du 1 septembre 1669, ayant examiné diuers moyens pour pouuoir s'asseurer d'un nombre considerable d'officiers mariniers, matelots, et gens de mer en sa prouince de Bretagne, et laisser en mesme temps une entiere liberté aux négociants d'équiper leurs vaisseaux et faire leur commerce, elle n'en a point trouué, qui conuint mieux au bien de son seruice, et à l'aduantage de ses suiets, que l'enrollement general desdits officiers mariniers, matelots, et gens de mer ; d'autant que par la diuision, qui en sera faite en trois, ou quatre classes, elle pourra en les faisant seruir alternatiuement sur ses vaisseaux de guerre, s'asseurer du nombre, qui luy sera necessaire pour les equipages, et laisser aux marchands la liberté de se seruir des autres classes pour leur nauigation (1) ». Pour les motifs que nous venons d'indiquer, le régime des classes fonctionna d'une manière défectueuse, ne parvint pas, au point de vue militaire, à donner ce qu'on en attendait, et plongea les matelots dans une affreuse détresse. Réussit-il au moins à satisfaire les armateurs ? Nous connaissons déjà en partie les obligations auxquelles ils étaient soumis du fait de l'institution des classes, ils ne pouvaient engager à leur bord que des matelots ayant satisfait à la formalité de l'enrôle-

(1) Archives de la Marine, B² 8, fol. 119.

ment (1), porteurs d'un bulletin (2), et dont le tour de service ne tomberait pas cette année-là. Tout patron de barque, ou d'un bâtiment quelconque ne pouvait mettre à la voile sans déclarer les noms des matelots engagés par lui (3) et sans déposer son rôle d'équipage au greffe de l'amirauté. Avant de délivrer une expédition, elle exigeait un certificat du bureau des classes, constatant qu'il ne se trouvait sur ce rôle aucun matelot de service. En dépit de ces précautions, des fraudes se produisaient assez fréquemment, et les marchands prenaient des matelots insoumis. « J'ai esté obligé, dit De Narp, de faire des Poursuittes contre les marchandz qui ont faict sortir leur vaisseaux avecq des Esquipages de matelotz qui sont de mon departement et qui n'ont faict aucun cas de prendre des bultins ny me fournir le Roole dans la forme que le Roy veult estre obseruée affin que l'on puisse Conètre les gens de mer qui restent a Terre par les Rooles de ceux qui sont sur les Voïages, autrement on n'en viendroit pas about » (4). Des recommandations sont adressées aux intendants et aux commissaires, de veiller à l'observation des ordonnances (5), preuve qu'elles étaient parfois violées. En

(1) Ordonnance du 8 janvier 1671. En cas de contravention, le délinquant était passible d'une amende de 500 livres (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 167 verso).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 143 (Au commissaire De Narp, 27 mars 1674).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 384 (Au lieutenant de l'amirauté de Martigues, 26 mai 1680).

(4) Lettre de De Narp, Saint-Malo, 10 août 1672 (Archives de la Marine, B^s 13, fol. 272),

(5) A M. de Coetlogon, mai 1670 (Bibl. Nat., mss. *Clairam-*

fait, elles le furent toujours plus ou moins ; Arnoul le reconnaît bien : « Les cap^{nes} de vaisseaux marchands d'un autre costé ne font nul scrupule de prendre des matelots de la classe de service quelque deffence qu'on leur fasse, et quoy quelle soit expresse par les edits qui 'les condamnent a 500 l. d'amande ce qui prouient de ce qu'on n'en a point fait d'exemples (1). » Comment ces fraudes pouvaient-elles se produire ? Le visa de l'amirauté aurait dû les rendre impossibles. L'inexactitude des rôles présentés peut seule les expliquer. Les capitaines marchands complétaient ensuite leurs équipages en rade avec des hommes non compris dans leur déclaration. A cela on proposait divers remèdes : 1° donner le droit aux commissaires et commis de se rendre en tout temps sur les navires et d'en passer en revue l'équipage (2) ; 2° ordonner aux vaisseaux du roi de visiter ceux des marchands, cependant on laissait entendre que ce dernier procédé pourrait troubler grandement le commerce (3) ; 3° contraindre tout matelot, non compris sur le rôle, à se déclarer lui-même, sous peine de servir une campagne sans solde, celui qui le ferait (ou peut-être celui qui en

bault, Cl. 854, fol. 135). Au commissaire De Narp, 21 avril 1673 (Bibl. Nat., mss. *Clairambault*, Cl. 707, fol. 264). Au Sieur de Brennes, 8 mars 1680 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 362).

(1) Lettre d'Arnoul, Le Havre de Grâce, 27 février 1681 (Archives de la Marine, B³ 35, fol. 127).

(2) *Mémoire* d'Arnoul, 12 avril 1681 (Archives de la Marine, B³ 38, fol. 107).

(3) Lettre d'Argouges, Rouen, 22 juin 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 494).

dénoncerait un autre), serait délié de son engagement, et toucherait néanmoins le salaire convenu. Certains commissaires des classes accusèrent aussi les officiers de l'amirauté de ne pas remplir leur devoir (1).

Telles étaient les charges générales qui incombaient aux armateurs. D'autres pesaient encore sur eux et comme elles constituaient plutôt des abus que des applications régulières du régime, des protestations se firent entendre.

On avait incorporé dans les classes certains officiers ou spécialistes, dont les armateurs se servaient pour la pêche de la morue, caplaniers, saleurs, ouvreurs et décolleurs, sans qui leurs navires ne pouvaient aller à Terre-Neuve. Ils réclamèrent. Colbert leur donna raison et les fit exempter de l'enrôlement général, à condition que ces gens-là, ainsi qu'ils l'assuraient, ne fussent nullement propres à la manœuvre d'un vaisseau (2). Il est à croire que les instructions ministérielles ne furent pas exactement suivies, car les marchands renouvelèrent leurs plaintes (3). Ils revendiquèrent aussi l'exemption pour les capitaines de leurs vaisseaux : ils prétendaient ne pouvoir s'en passer ; ayant besoin,

(1) Lettre de Brodart, Marseille, 6 septembre 1670 (Archives de la Marine, B³ 9, fol. 362). — (Archives de la Marine, B³ 34, fol. 293. — *Mémoire* d'Arnoul, 12 avril 1681 (Archives de la Marine, B³ 38, fol. 107).

(2) Colbert au sieur De Narp, commissaire de marine à Saint-Malo. St-Germain, 26 février 1670 (Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. III, p. 217).

(3) *Mémoire* de 1672 (Bibl. Nat., mss. *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, f. 7).

pour ce poste, d'hommes intelligents, de bonne conduite, et leur inspirant toute confiance (1).

Le plus grand dommage causé au commerce, résulta de l'inobservation de l'ordre des classes, et non de cet ordre lui-même. La défense de contracter un engagement faite aux matelots de diverses classes, sous prétexte que la première est insuffisante pour le service du roi, jette la marine marchande dans une profonde perturbation. Les armateurs apportent leurs doléances aux intendants. De Terron se fait leur interprète auprès de Colbert : « Ayant entendu Ces Messieurs les Negocians De Nantes sur la difficulté qu'ils trouuent a faire les Esquipages de leur vaisseaux pour la Terre neuue a cause disent Ils que le Roy tient deux Classes occupées et engagées lune qui est actuellement dans le seruice et lautre qui est retenue pour lannée prochaine, Que de plus on empesche que les Matelots de la Classe de 1670 qui nont pas esté dans le seruice ou qui en sont de retour ne sengagent pour leur bastim^{ts} Et qu'Enfin on fait diuers changem^{ts} dans les Classes qui tient la plus grande partye des Mariniers en Sujection, Je croy sur ces choses vous pouuoir et debuoir dire qu'a l'Es-gard des matelots de la prñte année 1670 qui n'ont point esté dans le seruice ou qui en sont de retour que vous en debues laisser disposer aux mar^{ds} comme bon leur semblera, a Lesgard de la Classe de l'année prochaine 1671 vous debues la rendre neste et la faire publier incessamment sans plus y apporter de changement affin que chacun sçache ce qu'il peut faire et ou il sen

(1) Lettre de Molac à Colbert, Nantes, 5 janvier 1672 (Bibl. Nat. mss. *Mélanges de Colbert*, vol. CLVIII, fol. 52).

doibt tenir (1). » Il est partisan de l'établissement de 4 classes : « Moyennant cela vous donneres plus de liberté aux Negocians qui sans ce secours, et dans la rigueur que vous voules que Lordre des classes sexecutent se trouueroient embarrassez ; car des trois classes il ne leur en resteroit qu'une Et cela ne suffict pas ; sy vous voules fa. ce changement voicy le temps de le fa. utillement pour tout le monde » (2). Les marchands ne trouvent pas de matelots en assez grand nombre, surtout pour un voyage de long cours ou la pêche de Terre-Neuve (3). Un mémoire de janvier 1676 (4), nous révèle qu'il ne reste plus que la moitié des 95 vaisseaux existant aux Sables-d'Olonne en 1669. Pendant les dernières années, un quart des vaisseaux n'a pu aller à la pêche, faute de matelots ; pour en faire sortir 35 pour Terre-Neuve, on a été obligé de recourir aux invalides et aux vieillards. Comment concevoir un commerce prospère avec les désordres que nous avons constatés et surtout avec la fermeture si fréquente des ports ? En présence d'une mesure ruineuse pour eux, les armateurs préfèrent sacrifier une partie de leurs propres équipages, la verser sur les vaisseaux du roi et sortir avec le reste.

(1) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 15 décembre 1670 (Bibl. Nat., mss. *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXVI bis, fol. 458).

(2) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 25 décembre 1670 (Bibl. Nat., mss. *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXVI bis, fol. 466).

(3) A. M. d'Argouges, 9 janvier 1674 (Bibl. Nat. mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 127). — A. M. de Terron, 9 janvier 1673 (Bibl. Nat., mss. *Clairambault*, Cl. 707, fol. 236).

(4) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXXIII, fol. 100.

Un lieutenant de l'amirauté du Havre, De Blanqui, avise Colbert d'un fait de ce genre : « Tous les negocians du Lieu (Le Havre) ne Respirans qu'apres l'ouverture du port pour la Continuation du Commerce leur Unique subsistance ilz ontourny de leurs Esquippages le nombre des hommes voullu pour le service de sa Maj^{te} afin d'auoir la liberte de trafiquer avec les autres qui attendent le secours de Vostre grandeur » (1). Colbert, comprenant d'ailleurs fort bien le tort fait au commerce, donne parfois l'ordre de laisser sortir, malgré la fermeture des ports, des bateaux équipés pour aller à Terre-Neuve (2) et fait tout ce qu'il peut pour atténuer le préjudice causé aux marchands. Colbert de Terron témoigne de l'horreur qu'éprouvait Colbert à ordonner la fermeture des ports, lorsqu'il écrit au Marquis de Seignelay : « Vous pourriez aussy ouurir les ports en quoy j'estime que vous feriez un extreme plaisir a Monsieur vostre pere pour l'interest particulier qu'il prend a la conseruation du commerce et la protection considerable qu'il donne aux negocians (3). » L'intérêt porté au commerce par Colbert est très réel. Dans sa correspondance, il recommande aux intendants d'exciter les marchands à l'augmenter et à le fortifier (4);

(1) Lettre de Blanqui, Le Havre, 28 juin 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLX, fol. 627).

(2) Au commissaire De Narp, 14 avril 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 210). — Au même, 29 avril 1672 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 212).

(3) Lettre de Colbert de Terron, Rochefort, 29 avril 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 604).

(4) Au commissaire De Narp, 4 septembre 1671 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, f. 168). — Au même, 27 jan.

ceux-ci, en aidant les armateurs, savent répondre aux vœux du ministre : « J'assuré encor hier, écrit De Narp le 1^{er} février 1673, Les Negotians de cette ville que je les ayderés en Tout ce qui me seroit possib. pour leur Esquipages des Terreneuues quand le seruice du Roy Seroit Remply ils Conurent a Larmement des Cinq der^{ers} vaisseaux quilz ont enuoyé a Cadix Combien mon ministère les soulagea j'en uzeray Tousiours de mesme sçachant quil est de vostre intention et du seruice de sa majesté d'en agir de la sorte pour le bien de Leur Negoce (1). »

La protection de Colbert s'affirme peut-être encore davantage lorsqu'il s'agit des grandes compagnies de navigation, Compagnie des Indes Orientales, Compagnie du Levant, qu'il aurait tant désiré voir florissantes. Il facilite la formation de leurs équipages (2), mais ce ne fut jamais qu'à titre exceptionnel qu'il les autorisa à les recruter dans la classe de service (3). Seignelay maintint ce principe dans toute sa rigueur (4). Ce ministre, par de nouvelles ordon-

vier 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 240).

(1) Lettre de De Narp, Saint-Malo, 1^{er} février 1673 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXIII, fol. 182).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CXXXIII, fol. 511 (Lettre de Colbert de Terron, Tonnay-Charente, 22 novembre 1665). — Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 140 (Au S^r Brodart, 14 mars 1671). Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 503, fol. 242).

(3) H. Weber, *La compagnie française des Indes (1604-1875)*, p. 329.

(4) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 503, fol. 317 (Au s. de Bonrepaus, 10 nov. 1683) ; fol. 324 (au même, 25 nov. 1683) ; Cl. 707, fol. 499 (au s. Morel, 23 janv. 1684).

nances, imposa d'abord des charges aux armateurs, mais sans violer le principe des classes. Défense fut faite, en 1683 (ordonnance du 10 novembre), aux marchands et aux armateurs de Saint-Malo d'engager pour trente-six mois les matelots classés pour demeurer aux îles d'Amérique (1). Le roi voulut ensuite protéger les matelots contre la concurrence d'étrangers qui s'engageaient à des prix inférieurs. Des ordres furent envoyés, le 28 décembre 1683, au S^r Lombard pour obliger les marchands de Bordeaux, qui armaient des vaisseaux pour les îles d'Amérique, à composer leurs équipages d'un tiers de matelots gascons ; les pêcheurs devaient en prendre un quart (2). Le 30 janvier 1684, une ordonnance contraignit les marchands de Saint-Malo à engager de préférence les matelots français, sous peine de 100 livres d'amende (3). En revanche, lorsqu'on n'avait pas besoin des matelots de la classe de service, on les laissait libres de s'embaucher avec les marchands. Cette permission leur fut accordée notamment en 1684 (4), en 1685 (5), à la réserve de 400 qu'on voulait garder sous la main en cas d'armement imprévu, en 1687 (6) et en 1688 (7).

(1) Archives de la Marine, B² 48, fol. 444.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 503, fol. 334.

(3) Archives de la Marine, B² 50, fol. 62.

(4) Ordonnance du 14 septembre 1684 (Archives de la Marine, B² 50, fol. 370 *verso*. — Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 519, 550, 612).

(5) Ordonnance de juin 1685 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 206).

(6) Ordonnance du 15 juin 1687 (Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 83).

(7) Lettres de Benne, commissaire de marine à Saint-Malo,

Le 4 juin 1693, une ordonnance défendit aux capitaines, officiers et matelots des vaisseaux qui rendraient le bord à Saint-Malo de mettre pied à terre sans avoir au préalable fait prévenir de leur arrivée le commissaire de marine et sans que celui-ci les eût passés en revue. En cas de contravention, les capitaines et officiers seraient punis d'une amende de mille livres et les matelots de prison. Le but de cette ordonnance était de permettre au commissaire de diriger ces matelots sur Brest pour les faire servir sur les vaisseaux du roi, et de les empêcher de lui échapper par un débarquement opéré à l'improviste (1).

Des obligations spéciales furent aussi imposées aux capitaines marchands à l'égard des gens de mer établis à l'étranger. Défense fut faite par une ordonnance de 1696 (2), à tous ceux qui partiraient des ports de Livourne et de Gênes pour le Levant, de recevoir aucun officier marinier ni matelot français sur leur bâtiment, il ne leur était permis d'en embarquer que s'ils revenaient directement à Marseille. En privant les libertins de prendre du service sur des vaisseaux français et en les plaçant en présence de cette alternative de s'engager sur les vaisseaux étrangers ou de rentrer dans le royaume, on espérait les voir prendre ce dernier parti (3).

24 janvier 1688; et de Gastines, Nantes, 20 septembre 1688 (Archives de la Marine, B³ 55, fol. 379 et 506).

(1) Ordonnance du 4 juin 1693 (Archives de la Marine, B² 88, fol. 167).

(2) Archives de la Marine, B² 119, fol. 300.

(3) Lettre de Duclos, Marseille, 21 mai 1696 (Archives de la Marine, B¹ 95, fol. 399).

C'est l'interruption de la navigation, due à la fermeture des ports, qui ruina le plus sûrement le commerce. Les armateurs ne pouvaient guère recruter leur personnel sans une autorisation expresse du ministre. Il permettait à tel ou tel négociant nominativement désigné de prendre des matelots pour remplir une mission déterminée ne dépassant pas une certaine durée (1); parfois les marchands ne pouvaient profiter de cette concession, tant le délai imparti pour l'accomplissement de leur voyage était court (2). Encore exigeait-on d'eux parfois le versement d'un cautionnement (3). Et même, en cas de nécessité imprévue, un intendant pouvait au dernier moment, alors que le vaisseau allait mettre à la voile, révoquer l'ordre du ministre, et s'emparer de l'équipage formé par l'armateur (4). Celui qui aurait enfreint l'interdiction de prendre des matelots encourait une amende de 500 livres et la déchéance de son grade, les matelots qui se seraient laissés embaucher dans ces conditions étaient considérés comme déserteurs. Enfin quiconque dénoncerait un coupable recevrait une prime de 300 livres (5).

Même lorsque les ports étaient ouverts, on fixait un

(1) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, 8 janvier 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 181).

(2) Lettres de Du Guay, Saint-Malo, 8 octobre et 29 novembre 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 300 et 318).

(3) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, 8 octobre 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 300).

(4) Lettre de Du Guay, Saint-Malo, le 7 mai 1690 (Archives de la Marine, B³ 60, fol. 224).

(5) Ordonnance de Patoulet, intendant de marine à Dunkerque, 12 avril 1690 (Archives de la marine, B³ 60, fol. 46).

maximum à la rétribution que les armateurs pouvaient donner aux matelots et on les obligeait à en payer les avances au bureau des classes. Malgré cette précaution, on les accusait de leur promettre sous main une augmentation pour les attirer, de les faire cacher et de subvenir à leurs besoins pendant les levées pour le roi (1). Ainsi paralysé, il était impossible que le commerce fût très florissant.

En réalité, à la mort de Louis XIV, les armateurs étaient ruinés. La marine marchande parvint à se relever de sa déchéance sous Louis XV. Le comte de Morville, peu de jours avant de quitter le ministère, avait fait rendre une ordonnance, le 20 octobre 1723, permettant d'employer le tiers d'étrangers dans la composition des équipages du commerce (2). Maurepas suivit cette politique ; il restaura l'ordre des classes en empêchant de lever les matelots dont le tour de service n'était pas venu, et en décidant que les commissaires pourraient même alors leur laisser faire du petit cabotage jusqu'au jour où on aurait besoin d'eux (3). Il voulut favoriser encore davantage les armateurs et toléra (en 1728) que les marins, engagés au long cours, revinssent seulement au mois de février de leur année de service. Si, auparavant, il devenait nécessaire de pourvoir à l'équipement d'un vaisseau de guerre, on

(1) Lettre de M. de Vauvray, Toulon, 20 août 1711 (Archives de la Marine, B^s 200, fol. 181).

(2) Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 528.

(3) Règlement du 10 mai 1728 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 679).

choisirait, pour les remplacer, parmi les gens de mer qui n'avaient pas été commandés depuis longtemps. Cette disposition allait inévitablement troubler l'ordre qu'il venait de rétablir (1). Par contre, il imposa une assez lourde charge aux marchands en les contraignant à prendre à leur bord un mousse et un novice par quatre hommes d'équipage 2); ils ne cessèrent de réclamer à ce sujet (3). En raison de cette obligation, le capitaine Thurot attaqua franchement l'ordre des classes dans un mémoire de 1772, où il entreprenait de démontrer que cette disposition était aussi préjudiciable aux marchands qu'à l'Etat : « 1^o Des six Têtes qu'il y a à bord d'un navire, deux ne sont d'aucuns secours, et coûtent autant à nourrir que les autres. Ils ne diffèrent même de ceux cy, que par le moins de gages ; du reste la dépense est égale. — 2^o C'est par contrainte plutôt que par besoin que le capitaine embarque ce mousse, et ce novice ; la loy force, aussi Tels il les embarque, Tels il les Debarque ; Il ny a que de leur propre Emulation qu'on puisse attendre quelques succès, outre

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 226.

(2) Ordonnance du 10 janvier 1730 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 497). Ordonnance du 15 août 1732 (Archives de la Marine, C⁴ 139. — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 91. — Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 368. — Ordonnance du 1^{er} juin 1735 (Archives de la Marine, C⁴ 139). — Ordonnance du 22 décembre 1739 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 495). — Ordonnance du 23 juillet 1745 (Archives de la Marine, C⁴ 139).

(3) Lettres d'Hurson, 1770 (Archives de la Marine, C⁴ 139).

qu'elle n'est pas naturelle a cet âge, ce n'est qu'a la longue qu'on en peut Esperer : le Talent a toujours besoin d'aide. » Il aurait mieux valu, à son avis, permettre aux capitaines de choisir de gré à gré des élèves pour en faire des apprentis-marins (1).

Le comte de Maurepas favorisait tout spécialement la Compagnie des Indes et recommandait à ses subordonnés de l'aider dans le recrutement de son personnel. Au début de chaque année, elle lui faisait connaître le nombre d'hommes qui lui serait nécessaire, afin de pouvoir les prendre parmi les matelots de la classe de service. Le 8 janvier 1728, le ministre écrivait au S^r de Boisquenay : « Il arriue souuent que M. de Sayet a besoin de matelots pour acheuer de former les Equipages des V^{aux} que la compagnie des Indes arme a l'orient, et s'il étoit obligé de me demander des ordres pour les faire leuer d'autorité, cela retarderoit considérablement le depart de ces vaisseaux pour cette raison il conuient que vous leuiez dans la Classe de service la quantité qu'il vous en demandera auxquels il sera payé le quart en sus de la solde qu'ils ont au service, vousaurez soin de m'enuoyer les rolles des officiers mariniens et matelots que vous leuerez lesquels Rolles doiuent contenir leurs noms et surnoms leurs paroisses folio et n^o et les auances qu'ils auront receues (2) » Donc, en temps ordinaire, on laissait le correspondant de la Compagnie embaucher lui-même ses hommes de gré à

(1) *Mémoire pour la marine*, par le capitaine Thurot, 1772 (Archives de la Marine, C⁴ 139).

(2) Lettre au S^r de Boisquenay, Marly, 8 janvier 1728 (Archives de la Marine, C⁴ 45, fol. 47).

gré (1) ; en cas d'urgence elle pouvait faire faire ses levées par les commissaires (2) et au besoin puiser les matelots dans la classe de service. Elle fut même autorisée par une ordonnance de 1744 à lever des équipages à l'étranger en temps de guerre (3).

(1) Lettre à M. de Villeblanche, Fontainebleau, 6 octobre 1728 (Archives de la Marine, C^s 45, fol. 162).

(2) Lettre à M. Renault, Marly, 1^{er} février 1728 (Archives de la Marine, C^s 45, fol. 52).

(3) H. Weber, *La compagnie française des Indes (1604-1875)*, p. 530.

CHAPITRE V

TENTATIVES POUR AMÉLIORER LE SYSTÈME DES CLASSES

- I. Projet de Colbert. — Mémoires du 6 mai et du 23 juillet 1674.
- II. Remèdes à l'insuffisance du recrutement. — Mesures pour empêcher les matelots de se soustraire aux levées. — Extension régulière du régime des classes à de nouvelles provinces. — On englobe dans les levées les bateliers des rivières et des cours d'eau. — On naturalise des étrangers. — On forme de jeunes marins. — Expédients divers.
- III. Remèdes à la misère des gens de mer. — Tentatives pour améliorer le paiement de la solde. — Augmentation du taux de la conduite. — Confirmation des anciens privilèges. — Aide aux familles des matelots décédés. — Education et instruction données aux enfants. — Etablissement des invalides de la Marine.

I. — *Projet de Colbert.*

Colbert put constater lui-même, dès la fin de l'année 1671, l'impossibilité de recruter les équipages nécessaires à la flotte avec les seules ressources des classes. L'obligation de recourir à la presse, d'employer la vio-

lence, de mécontenter les matelots et d'entraver le commerce ; en définitive, l'échec était complet. Il se demanda si mieux ne valait pas s'en remettre, comme jadis, au capitaine de chaque vaisseau, du soin de lever son monde, de le payer et de le nourrir (1). Malgré ses désillusions, les classes furent maintenues, mais la situation ne s'améliorant pas, Colbert songeait toujours à transformer son système. Le mémoire adressé par lui, le 6 mai 1674, à tous les intendants, est le fruit de ses réflexions. Il avoue dans ce document que « l'enrollement des matelots ne produit pas tout l'effet que l'on en avait attendu » et, pour faciliter la levée des équipages des vaisseaux du roi, il soumet à ses collaborateurs l'idée suivante, en leur demandant leur avis. « Ce seroit, au lieu de prendre par classe, de lever tous les matelots qui voudraient, pour toujours, s'engager au service du roy, et en lever jusqu'au nombre de 1.200 à 1.500, et même jusques à 2.000 en chacun des trois principaux arsenaux de marine, sçavoir : Rochefort, Brest et Toulon (2) ». Il développa son projet dans un second mémoire du 25 juillet (3). Il aurait désiré avoir en tout temps sous la main 2.000 matelots dans chaque port, et, pour en augmenter le nombre, il en aurait conservé 1.000 en surplus pendant l'hiver au prix d'un écu par mois, si on le jugeait à propos. En outre, on aurait entretenu à Rochefort 1.500 à 2.000 matelots, en

(1) Crisenoy, *Mémoire sur l'Inscription Maritime*, p. 21. — Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, octobre 1887, p. 40).

(2) Nous citons ce texte d'après M. Crisenoy, *Mémoire sur l'Inscription Maritime*, p. 32.

(3) Crisenoy, *Mémoire sur l'Inscription Maritime*, p. 32.

leur fournissant le logement et un tiers ou un quart de solde, et en les occupant aux travaux du port, moyennant une juste rétribution. A ces avantages on aurait ajouté l'exemption des tailles, aides et de toutes les corvées (1). Ces hommes auraient formé l'effectif permanent de la marine royale. En cas de guerre, on aurait complété les équipages, soit en recourant aux classes, gardées comme réserve, soit au moyen d'engagements volontaires, soit enfin, en cas d'urgence, par la fermeture des ports. « Ainsi, équipages permanents, complétés au besoin par des matelots engagés volontairement ou, comme suprême ressource, levés de force, telle semble avoir été la dernière expression de la pensée du grand Colbert en ce qui touchait le recrutement du personnel naval (2). » Pensée dernière et pensée première aussi, car n'était-ce pas, sous une forme un peu différente, l'idée qui, déjà, en 1667, s'était présentée à son esprit, et que jadis avait caressée le cardinal de Richelieu (3) ?

L'accueil fait par les intendants à ce programme fut de tous points favorable. Nous avons retrouvé la réponse de Colbert de Terron : « J'ay veu avec attention le memoire que Sa Ma^{te} a enuoyé sur l'enrollement general des matelots ie ny vois rien a changer que le departement des commiss^{rs}. Du reste je ne scaurois assez

(1) Colbert de Terron, Rochefort, 7 août 1674 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVIII bis, fol. 526).

(2) Chabaut-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France*, (*Revue maritime et coloniale*, octobre 1887, p. 40.)

(3) A ce sujet voir plus haut, p. 28 et 29, les instructions données à La Reynie, en décembre 1666, et une lettre de Colbert à Colbert de Terron du 12 février 1667.

mettendre sur les auantages que le seruice de Sa Ma^{te} retirera du Logem^t qu'il lui plaist de donner icy a des familles de matelots. Le nombre ira au dela de ce que lon oseroit dire, je pretens cuiter les desertions le payement des demyes soldes, et que l'on aura seurement a fort peu près le nombre de matelotz necessaires pour l'expedition des vaisseaux que Sa Ma^{te} fera armer dans cet arsenal; nous auons reussy pour les charpentiers jespere qu'il en sera de mesme pour les matelots (1). »

Malgré ces encouragements, le projet ne fut jamais exécuté. Pourquoi, nous l'ignorons; mais il est permis d'en chercher la cause dans l'état des finances. Locaux à construire assez vastes pour abriter le matelot et sa famille, demi-solde ou quart de solde à payer, enfin exemption des tailles et aides, auraient été sans doute une charge trop lourde pour le budget.

Le principe des classes fut donc conservé, mais l'application s'en fit avec plus ou moins d'irrégularité.

II. — *Remèdes à l'insuffisance du recrutement.*

Du moment que l'on maintenait l'ordre des classes, il fallait tenter de le perfectionner et d'en tirer le meilleur parti pour le recrutement. La première chose à faire était d'empêcher les gens astreints aux levées de s'y soustraire. Les matelots employés sur les pataches

(1) Colbert de Terron, *Mémoire au Roi*, Rochefort, 6 août 1674 (Bibl. Nat., mss. — *Mélanges de Colbert*, vol. CLXVIII bis, fol. 515).

des fermiers, sur les bacs destinés au passage des rivières, et sur les chaloupes des gouverneurs des places maritimes, se dispensaient, sous ce prétexte, de servir à bord des vaisseaux de guerre. Le roi fit cesser cet abus en prescrivant, par l'ordonnance du 19 décembre 1683, de les enrôler (1). D'ailleurs l'ordonnance du 25 juillet 1685 institua une revue d'appel semestrielle : tous les officiers-mariniers et matelots étaient tenus de comparaître deux fois l'an par devant le Commissaire des Classes, quant à ceux qui se trouveraient alors en mer, les propriétaires des maisons où ils logeaient devaient se présenter à leur place et répondre pour eux, sous peine d'amende (2).

La question soulevée à propos de certaines fonctions dont des matelots étaient investis fut beaucoup plus délicate à résoudre.

Les charges de finances n'exemptaient pas des classes. Des matelots s'étaient avisés d'en acquérir de peu d'importance avec l'espoir d'échapper aux levées (3); deux ordonnances de 1696 (4) vinrent les arracher à cette illusion en les contraignant à servir, si leur charge ne dépassait pas 500 livres.

Quelle décision prendre au sujet des matelots élus

(1) Ordonnance du 19 décembre 1683 (Archives de la Marine, B² 48, fol. 485).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 208 verso.

(3) Lettre de Richebourg, Nantes, 14 février 1696 (Archives de la Marine, B³ 94, fol. 387). — Lettre de Du Clos, Marseille, 20 février 1696 (Archives de la Marine, B³ 95, fol. 364).

(4) Ordonnance du 25 janvier 1696 (Archives de la Marine, B³ 114, fol. 50). — Ordonnance de 1696 (Archives de la Marine, B² 114, fol. 63).

collecteurs des tailles ? Le cas était assez embarrassant, étant donné qu'on se trouvait en présence de deux services publics réclamant le même individu. Les commissaires, ne sachant à quelle résolution s'arrêter, en réfèrent au ministre. Le Pelletier lui écrit de Rouen le 7 juin 1702 : « Permettez sil vous plait monseigneur que ie represente a vostre grandeur que dans la plus grande partye des paroisses de mon departement Lon elit des matelots pour colecteur sindic et tresoriers ce quy en diminüe le nombre ce quy ne se deuroit pas faire sur tout en temps de guerre ou du moins ne prendre que des matelots de de (sic) lage de cinquante année et audessus qui fut hors de seruice et dans les paroisses ou il s'y trouue des laboureurs ou tant dautres profession les charger de ses sortes d'emploix. Jay representé Monseigneur toute les raisons cy dessus a monsieur d'herbigny Intendant de cette generalitez quy ma dit ne pouuoir faire autrement et qui lorsque les matelots estoit chargé du reconuement des tailles quil falloit absolument les laisser sans les troubler dans leurs exercisses. Jattandré les ordres que vostre grandeur aura la bontey de me donner sur cela afin de les suiure exactement (1) ». Tel était le problème. De son côté, l'intendant d'Herbigny expose ses raisons dans une lettre du 26 juin, trop longue pour être reproduite ici (2) : il n'hésite pas à trancher le conflit en faveur de l'exemption du matelot nommé collecteur « parceque

■

(1) Lettre de Le Pelletier, Rouen; 7 juin 1702 (Archives de la Marine, B³ 116, fol. 364).

(2) Lettre de d'Herbigny, Rouen, 26 juin 1702 (Archives de la Marine, B³ 116, fol. 355) (Pièces justificatives, XXII).

ne s'agissant que de trois ou quatre hommes qui se sont trouvés dans ce cas, ce Nombre ne m'a paru d'aucune consequence pour le service de la Marine au lieu que dans l'année de la Collecte Le Collecteur est tout pour la Paroisse et pour la leuée des deniers de la Taille ». Contrairement aux commissaires, il ne croit pas que les matelots recherchent abusivement cette fonction pour se dispenser du service ; cependant il est d'avis de rendre une ordonnance pour résoudre la question. On pourrait décider que le matelot serait dispensé de la collecte l'année où son tour l'appellerait au service, mais non en tout temps, comme le voudraient les commissaires. Il importait surtout de ne pas laisser s'accroître ce conflit, qui jetait le trouble dans deux services aussi importants. En 1703, le ministre donne ses ordres en ces termes au S^r de Planville : « A l'égard des matelots qui sont Collecteurs des Tailles il seroit malaisé quand la Collecte des tailles est commencée de destituer ceux qui sont en place mais il faut avant que la nomination s'en fasse que vous fassiez scauoir aux paroisses ceux qui doivent servir (1). En somme, le ministre faisait sienne la thèse de l'intendant d'Herbigny.

Deux ans plus tard, la discussion fut rouverte à propos du sel. Les commissaires prenaient pour le service de la marine les patrons et mariniers « employez aux voitures des sels sur le Rhone ». Les fermiers généraux se plaignirent du trouble apporté dans leur service (2).

(1) Lettre au S^r de Planville, Versailles, 7 février 1703 (Archives de la Marine, B² 167, fol. 347).

(2) Lettre de Chamillard, Versailles, 15 février 1705 (Archives de la Marine, B³ 132, fol. 79). — Lettre de Chamillard, Versailles, 24 mai 1705 (Archives de la Marine, B³ 132, fol 111).

D'autre part, le receveur du grenier à sel de Dieppe fit une réclamation contre un commissaire qui voulait contraindre des matelots collecteurs de l'impôt à se rendre incessamment à Toulon (1). Satisfaction leur fut donnée, mais la question de principe ne fut pas résolue (2).

Le régime des classes fut complètement bouleversé pendant les dernières années de l'administration de Jérôme de Pontchartrain; le Conseil de marine, substitué par le régent au secrétaire d'Etat (3), ne fit rien pour le remettre en vigueur. Le comte de Maurepas, voulant entreprendre sa réorganisation (4), commença par réprimer les abus qui s'y étaient glissés en foule.

(1) Lettre du S^r d'Estrehan, receveur du grenier à sel de Dieppe, à M. Chamillart, 2 mai 1705 (Archives de la Marine, B³ 132, fol. 100). — Lettre de Chamillart, Paris, 7 mai 1705 (Archives de la Marine, B³ 132, fol. 99).

(2) Lettre de Chamillart, Marly, 17 mai 1705 (Archives de la Marine, B³ 132, fol. 106).

(3) L'ordonnance du 15 septembre 1715 remplaça, à la tête de chaque département ministériel, le Secrétaire d'Etat par un Conseil. Celui de la Marine, placé sous la haute direction du comte de Toulouse, amiral de France, se composait du maréchal d'Estrées, président, du maréchal de Tessé, du vice-amiral de Coëtlogon, du marquis d'Asfeld, du chevalier Petit-Renaud, du comte de Champigny et des intendants de marine, Ferrand, Bonrepas et Vauvray.

(4) Maurepas prit soin en 1728 (règlement du 10 mai) de rappeler le principe même des classes depuis si longtemps négligé. Seuls, les matelots de service pouvaient être embarqués sur la flotte; il fallait un ordre particulier du roi pour autoriser la levée de ceux qui appartenaient aux autres classes. Ces derniers avaient toute liberté de s'engager avec les marchands, mais, bien entendu, ils devaient être de retour en temps voulu pour

Depuis qu'une ordonnance du 27 mai 1716 (1) avait dispensé les officiers mariniens et matelots de servir deux campagnes sur les vaisseaux du roi avant d'être reçus maîtres-pilotes, beaucoup avaient profité de cette faveur et d'excellents matelots s'étaient transformés en médiocres patrons. Deux ordonnances supprimèrent cet inconvénient : celle du 12 septembre 1724 restrei-

l'accomplissement de leur période militaire. Même en cette année-là, il leur était loisible, avec le consentement des commissaires, de se livrer au petit cabotage, en attendant leur ordre d'appel, car il fallait leur permettre de gagner leur vie, puisqu'on ne leur payait pas de demi-solde (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 679). Maurepas fixa aussi par une série d'ordonnances la division et l'étendue des départements et quartiers des classes : le 2 octobre 1725 pour l'intendance de Toulon (Ordonnance du 2 octobre 1725. Archives de l'Hérault, B. 222), le 3 décembre 1726 pour Rochefort et Bayonne (Ordonnance du 3 décembre 1726. — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 84), le 1^{er} juillet 1727 pour Dunkerque (Ordonnance du 1^{er} juillet 1727. — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 84), le 13 novembre 1731 pour le Havre (Ordonnance du 13 novembre 1731. Bajot, *Répertoire de l'administrateur de Marine*, p. 85), et le 30 novembre 1734 pour Brest (Ordonnance du 30 novembre 1734. — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 85). Enfin, par une ordonnance du 30 août 1728, il régla les fonctions des commissaires aux classes et des écrivains principaux de la marine (Ordonnance du 30 août 1728. — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 85). Maurepas mit ainsi la paix à profit pour restaurer nos institutions maritimes ; malheureusement, cette réorganisation ne fut pas durable. Dès qu'il fallut faire des armements un peu importants, le désordre reparut, les embarras se représentèrent, on ne put avec les seules ressources des classes subvenir aux préparatifs de la guerre de la succession d'Autriche.

(1) Archives de la Marine, B² 233, fol. 35.

gnit le bénéfice de la dispense aux seuls enfants des capitaines, bourgeois et négociants qui voulaient se faire recevoir capitaines (1) ; et une autre, du 12 décembre suivant, stipula formellement que les matelots ne pourraient être reçus à l'avenir maîtres-pilotes et pilotes-lamaneurs sans avoir fait deux campagnes de trois mois chacune au moins sur les vaisseaux de Sa Majesté (2). Cette législation fut complétée par l'ordonnance du 4 juin 1726 (3), suivant laquelle les étrangers naturalisés en vertu de l'édit du mois de mars 1669, portant affranchissement de la ville de Marseille, ne pourraient être reçus capitaines, maîtres ou patrons et pilotes sans avoir fait les cinq années de navigation et les deux campagnes au service du roi, prescrites par des ordonnances et règlements. Ils devaient aussi justifier de leur établissement et de leur mariage dans la ville de Marseille depuis cinq à six ans et avoir acquis pour 10.000 livres de biens en fonds de terre dans le royaume. En 1728, une déclaration du mois de janvier rendit plus rigoureuses encore les conditions d'admission des étrangers, en les faisant rayer, même ceux qui étaient naturalisés, du registre des capitaines, maîtres et patrons. Cette mesure s'appliquait également aux Français mariés à l'étranger à des filles étrangères (4). Plusieurs navigateurs se faisaient décerner la

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. I, p. 207.

(2) Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 90.

(3) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. 21, p. 300.

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. I, p. 226.

qualité de patron, sans avoir aucun navire à commander, pour être exonérés du service. Le roi coupa court à cette fraude en décidant qu'ils seraient soumis à l'ordre des classes jusqu'à ce qu'ils aient effectivement rempli ces fonctions, ce qu'ils prouveraient par leur inscription sur un rôle d'équipage ou par un congé de l'amiral de France expédié en leur nom. Ainsi épurée de ces éléments étrangers et factices, la corporation des capitaines, maîtres et pilotes continua à jouir de la dispense des classes en se conformant aux règles générales de l'ordonnance de 1689 (1).

Maurepas interdit aussi aux marins de s'engager dans les troupes de terre ou dans celles de mer, sans faire connaître leur condition, à peine des galères (2) et, plus tard, il déclara qu'aucun officier marinier ni matelot ne pouvait être exempt du service des vaisseaux de Sa Majesté, sous prétexte des fonctions particulières auxquelles il pourrait être affecté (3).

On ne se contenta pas d'empêcher les matelots classés de fuir l'obligation du service, on chercha à en augmenter le nombre par divers moyens.

D'abord par l'extension régulière du régime des classes à de nouvelles provinces. Seignelay fit signer

(1) Ordonnance du 12 janvier 1734, Archives de l'Hérault, B. 225.

(2) Ordonnance du 27 mars 1725. Archives de l'Hérault, B. 222. — Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. 1, p. 491. — Archives de la Marine, C⁴, 134.

(3) Ordonnance du 28 juillet 1746. — Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. 1, p. 497. — Archives Nationales AD^{VII} 43).

par le roi plusieurs ordonnances dans ce but. Citons celle du 25 novembre 1683 sur l'enrôlement des matelots de la province de Normandie en quatre classes (1), celle du 19 décembre de la même année pour la division en trois classes des matelots de La Rochelle, du Pays d'Aunis, de l'île de Ré, des îles et de la côte de Saintonge et de la rivière de Charente (2), celle du 21 décembre 1684 portant semblable disposition pour la Picardie et le Pays-Conquis (3), enfin celle du 15 avril 1689 (livre VIII) (4) qui, sans rien innover, réunit et codifia les mesures précédemment adoptées. Le comté de Nice tomba en notre pouvoir en 1691 ; on commença par y dresser un état exact des gens de mer, puis on essaya l'introduction du système des classes. On le fit avec toute la prudence et la douceur possibles « pour ne pas effaroucher ces sujets de conquêtes qui pourroient passer dans letat de gennes » (5) ; l'inconvénient redouté se réalisa cependant (6) mais on parvint à y remédier et à organiser les levées (7). Conquis de nou-

(1) Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 82.

(2) Archives de la Marine, B³ 48, fol. 484.

(3) Archives de la Marine, B² 50, fol. 482.

(4) Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France, 1689-1792*, p. 50 — Archives Nationales AD^{VI} 10.

(5) Lettre de Jonville, 16 juillet 1695 (Archives de la Marine, B³ 91, fol. 417).

(6) Lettre de Jonville, Villefranche, 17 février 1696 (Archives de la Marine, B³, 95, fol. 330).

(7) Lettre de Jouville, Antibes, 9 juin 1696 (Archives de la Marine, B³ 95, fol. 343).

veau en 1706 par Berwick, il fut aussitôt question d'y réinstaller le régime des classes (1).

Comme on ne trouvait pas un assez grand nombre de marins sur le littoral, on recula les limites de l'enrôlement et on engloba dans les levées les bateliers des rivières et des cours d'eau. On essaya aussi d'y comprendre des gens qui habitaient bien dans le voisinage de la mer, mais dont la qualité de matelot était très contestable. En 1689, l'enrôlement fut fait dans toutes les paroisses situées sur les rives de la Garonne et de la Dordogne (2). Dix ans après, on forma le projet de l'établir sur les côtes du Roussillon. Arnoul, qui craignait un échec, proposait de procéder par ruse, en prenant d'abord les habitants pour les faire travailler dans les pontons et les tartanes employés aux travaux de Port-Vendres. On saisisrait ce prétexte pour confectionner un rôle ; sans parler à ces gens de marine, on les accoutumerait à être commandés pour le service, il serait possible alors de tenter une expérience, en les faisant monter sur un petit bâtiment, naviguant le long de la côte. Si elle réussissait, on les enverrait plus tard sur les vaisseaux, mais en usant de bons traitements pour ne pas les rebuter (3). Voilà à quels détours l'autorité royale était obligée de recourir. On y renonça d'ailleurs sur les représentations du marquis de Barbezieux : ceux qu'on prétendait transformer en matelots étaient des agriculteurs se livrant à la pêche à leurs

(1) Lettre au prince de Monaco, Marly, 12 mai 1706 (Archives de la Marine, B² 194, fol. 96 verso).

(2) Crisenoy, *Mémoire sur l'Inscription maritime*, p. 39.

(3) Lettre d'Arnoul, Montpellier, 3 mars 1699 (Archives de la Marine, B³ 107, fol. 394).

moments de loisir pour se procurer de la nourriture, s'ils vendaient le surplus c'était pour payer les droits du roi ; ils faisaient partie de la milice et menacés d'aller sur mer ils pourraient bien passer en Espagne (1). La même année, on voulut établir les classes au Hautpont et à Saint-Omer ; là encore les habitants n'étaient pas matelots, les rivières et les canaux dont leur pays était sillonné servaient de voies de communication pour porter les produits de leurs terres à Saint-Omer, à Dunkerque ou à Calais (2). Le roi cherchant toujours à se procurer le plus de monde possible pour sa flotte, on en venait à vouloir lever des matelots, même dans l'intérieur du territoire. Nous trouvons en 1701 un projet « d'établir les Classes au haut de la Rivière de Garonne et sur celle d'Aude » (3), d'ailleurs on ne se faisait pas d'illusion sur la valeur professionnelle, ni sur les services à attendre de tels marins. Cela n'empêcha pas semblables propositions de surgir de temps à autre, par exemple, en 1703, celle de lever des matelots depuis Villeneuve d'Agenois jusqu'à Bouillac. On ne donne pas suite à cette idée, mais on se propose de la reprendre si cela devenait nécessaire (4). En effet, en 1705, on établit les classes le long de la Loire (5).

(1) Lettre de Barbezieux, Versailles, 10 avril 1699 (Archives de la Marine, B³ 107, fol. 8).

(2) Lettre de Bignon, Amiens, 7 août 1699 (Archives de la Marine, B³ 107, fol. 161).

(3) Lettre à Arnoul, Versailles, 10 août 1701 (Archives de la Marine, B² 155, fol. 279).

(4) Lettre à M. Lombard, Versailles, 17 janvier 1703 (Archives de la Marine, B² 167, fol. 143 *verso*).

(5) Circulaire aux Com^{tes} des Classes des Départements d'Or-

M. des Grassières, inspecteur général de la marine, chargé de ce travail, espérait obtenir 600 hommes en ne prenant que les bateliers et les pêcheurs de 15 à 30 ans (1). Lorsque les armements furent moins considérables, on laissa ces derniers tranquilles, et insensiblement ils se trouvèrent soustraits au service des vaisseaux de guerre. Mais en 1780, Louis XVI, obligé par les nécessités de la guerre d'Amérique, de maintenir dans une activité continuelle la totalité de ses forces navales, rendit une ordonnance, le 12 juin (2), prescrivant de faire une revue générale de tous les bateliers et pêcheurs de la Loire et de ses affluents de Nantes à Orléans, se réservant le droit d'y procéder au delà de cette dernière ville, si les besoins ultérieurs du service l'exigeaient. L'étendue des départements et quartiers sur cette rivière fut déterminée par une ordonnance du 1^{er} novembre (3). Enfin, le 21 septembre (4), on décida d'astreindre aux classes les bateliers et pêcheurs des rivières des provinces méridionales.

Seignelay essaya aussi d'attirer les étrangers en leur assurant, après cinq années de service, les droits des

léans, Tours et Saumur, Versailles, 30 décembre 1705 (Archives de la Marine, B² 183, fol. 885 *verso*).

(1) Lettre à M. Arnoul, Versailles, 30 décembre 1705 (Archives de la Marine, B² 183, fol. 908).

(2) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXVI, p. 346. — Archives Nationales, AD^{VII} 13.

(3) Ordonnance du 1^{er} novembre 1780 (Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 86).

(4) Ordonnance du 21 septembre 1780 (Archives de l'Hérault, C, 754).

régnicoles, sans avoir besoin de lettres de naturalisation. Ils devaient simplement rapporter l'extrait de leur enrôlement et leurs certificats de service visés par les intendants de marine ou les commis aux classes. Le bénéfice de cette faveur était réservé aux seuls catholiques (1).⁷

Colbert, voulant former de jeunes marins, avait promis l'exemption des classes aux patrons et maîtres de barque, qui entretiendraient à leur bord un jeune garçon de 15 à 22 ans (2). Dès le début de son ministère, par une ordonnance du 11 décembre 1683 (3), Seignelay confirma le privilège, en rappela les conditions et recommanda de les observer rigoureusement. Mais les patrons négligeaient volontiers d'entretenir des jeunes gens suivant l'importance de leur équipage. L'ordonnance de 1689 confirma cette obligation ; violée de nouveau, le roi rendit tout exprès une ordonnance, le 10 décembre 1704 (4), invitant les patrons à s'y soumettre, à chaque contravention ils seraient passibles d'une amende de 100 livres et de déchéance de l'exemption. En dépit des menaces, cette clause fut fréquemment inobservée (5).

D'autre part, Louis de Pontchartrain créa une pépi-

(1) Edit du mois d'avril 1687. Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 485).

(2) Ordonnances du 19 avril 1670. (Bibl. Nat. mss. *Mélanges de Colbert*, vol. LXXXIV, fol. 179 verso) et d'août 1673 (Bibl. Nat. mss. — *Clairambault*, Cl. 707, fol. 440).

(3) Archives de la Marine, B² 48, fol. 472 verso.

(4) Archives de la Marine, B² 179, fol. 651 verso.

(5) Archives de la Marine, B² 185, fol. 120 verso et 121.

nière de marins avec les enfants trouvés de l'hôpital général de Paris ; élevés dans les ports, ils étaient utilisés comme mousses et travaillaient l'hiver dans les arsenaux (1).

Dans le même but, Maurepas favorisa l'embarquement des mousses. Une ordonnance du 10 janvier 1730 décida, qu'à défaut d'enfants des hôpitaux, les fils de marins devaient être embarqués comme mousses de préférence à tous autres (2). L'ordonnance du 15 août 1732 (3) rappela aux capitaines l'obligation de prendre leurs mousses parmi les enfants des hôpitaux, mais elle n'était pas en vigueur depuis trois ans, lorsqu'on s'aperçut du tort considérable qu'elle portait aux fils des officiers marins et des matelots. Des plaintes s'élevèrent et le roi y fit droit par une ordonnance du 1^{er} juin 1735 (4). Désormais ceux-ci seraient préférés aux enfants des hôpitaux pour remplir les emplois de mousses sur les bâtiments ne possédant pas plus de 10 hommes d'équipage. Le 22 décembre 1739 parut une ordonnance (5) décidant qu'à l'avenir tout bâtiment quittant La Rochelle pour un voyage de long cours ou

(1) Archives de la Marine, B³ 63, fol. 240. — Ordonnance de 1694 (Archives de la Marine, B³ 96, fol. 154).

(2) Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 368.

(3) Archives de la Marine, C⁴ 139 — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 91. — Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 368.

(4) Archives de la Marine, C⁴ 139.

(5) Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 495. — Archives Nationales, AD^{VII} 13.

au grand cabotage, embarquerait un novice par dix hommes d'équipage, sans préjudice du nombre des mousses qu'il devait avoir conformément à l'ordonnance du 15 avril 1689. Cette mesure fut généralisée, car, en avançant en âge, ces adolescents ressentaient de l'humiliation de leur titre de mousse et cependant ils étaient encore trop jeunes pour être matelots ; Maurepas comprit leur sentiment et créa une catégorie intermédiaire, celle des novices, formée des jeunes gens de 16 à 18 ans (Ordonnance du 13 juillet 1745) (1). Ils devaient entrer pour un cinquième dans la composition du personnel des navires marchands (2) : il arriva même au ministre d'en faire immatriculer comme matelots, lorsqu'ils paraissaient suffisamment robustes et instruits dans leur métier (3).

Enfin, sous le ministère de Berryer, le 12 décembre 1759 (4), Louis XV permit à tous les jeunes gens de 16 à 25 ans, qui n'auraient point encore navigué, de s'embarquer comme novices sur les vaisseaux de Sa Majesté et sur les autres bâtiments ; ils y seraient traités comme les matelots et toucheraient 12 livres de solde par mois pendant la campagne. Ceux à qui la mer ne convien-

(1) Chabaud-Arnault, *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (*Revue maritime et coloniale*, octobre 1891, p. 93).

(2) Ordonnance du 23 juillet 1745 (Archives de la Marine, C^t 439. — Archives Nationales AD⁷¹ 43).

(3) V. Brun : *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 317.

(4) Ordonnance du 12 décembre 1759 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 496).

drait pas, pourraient toujours renoncer à la navigation, et le roi leur promettait de ne les classer que s'ils voulaient continuer le métier.

Malgré toutes ces tentatives pour augmenter le nombre des matelots classés, il fut impossible de procurer à la marine royale les ressources indispensables. Aussi, à la fin du règne de Louis XV et pendant les premières années de celui de Louis XVI, on songea à combler l'insuffisance des classes à l'aide de divers expédients.

De Rouillé fit rendre une ordonnance (12 décembre 1753) introduisant les novices dans les armements militaires (1). A diverses reprises, on avait violé le privilège des matelots de Dunkerque, la Chambre de commerce de cette ville s'en était émue et le 28 janvier 1754 le ministre fit droit à ses réclamations (2). Cette décision fut respectée par Machault d'Arnouville; aussi, en décembre 1755, manquant de matelots, il ne leva pas ceux de Dunkerque par force, mais essaya de les décider à prendre volontairement du service par la promesse d'une prime de 12 livres à ceux qui seraient le plus exacts à l'appel et de la solde entière à dater du jour de leur entrée à bord, au lieu de la demi-solde qu'on leur payait jusqu'à la revue du départ (3).

En présence de l'épuisement des classes, Choiseul offrit aux gardes-côtes de servir comme volontaires dans la marine avec promesse de leur accorder des gratifi-

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. I, p. 317.

(2) E. Mancel, *L'arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque* (1662-1899), p. 238.

(3) E. Mancel, *L'arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque* (1662-1899), p. 241.

cations et de ne les pas classer : bien peu se laissèrent convaincre.

On créa à Dunkerque, en 1762 (1), un régiment de soldats-matelots, sous le nom de Régiment étranger de Dunkerque, destiné à servir à la mer, au mouvement des vaisseaux dans le port et sur la rade, et à la garde du port et de l'arsenal. L'existence de ce régiment fut éphémère, on le licencia l'année suivante (2) en versant dans les classes les hommes qui en avaient été distraits et en autorisant ceux qui n'en provenaient pas à s'y faire inscrire. Il semble donc qu'on ait dérogé pour la formation de ce corps aux règlements qui défendaient à tout matelot de s'engager dans les troupes de terre et même de mer (3).

Finalement, Choiseul tenta d'embaucher des étrangers à Mahon, à Gênes, à Nice, à Monacó, en Corse, à Raguse, à Venise, mais il ne put en obtenir qu'un très petit nombre : aussi embarqua-t-il des troupes de terre, opération d'autant plus aisée que Choiseul cumulait les fonctions de ministre de la guerre avec celles de ministre de la marine (4). M. de Sartines, en 1779, eut aussi recours aux étrangers, il en engagea à Gênes, à Venise, à Malte, et compléta les équipages, dont il

(1) Ordonnance du 1^{er} février (Archives Nationales, AD⁷⁷ 13).

(2) Ordonnance du 19 mars 1763 (E. Mancel, *L'arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque* (1662-1899), p. 262. — Archives Nationales AD⁷⁷ 13).

(3) Barrières et Ollivier, *Histoire du service de la mousqueterie dans la marine depuis Richelieu jusqu'à nos jours* (*Revue maritime*, avril 1899, p. 30).

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 450 et suiv.

avait pourtant réduit les effectifs réglementaires, avec des novices, des gardes-côtes et même des fantassins. Déjà l'ordonnance du 13 décembre 1778 (art. 30) (1) avait autorisé les gardes-côtes de 18 à 36 ans à s'engager pour la course ou le commerce ; celle du 3 janvier 1779 (2) prescrivit de lever parmi les habitants des paroisses maritimes, des hommes âgés de 16 à 36 ans, non classés, non compris dans les compagnies de canonniers-gardes-côtes, et en nombre égal à la moitié de celui fourni pour ces compagnies. La levée était faite pour cinq années consécutives par voie de tirage au sort ; le contingent de chaque paroisse diminuait en proportion du nombre d'hommes qui se présentaient spontanément. On accordait à ces matelots, après leur licenciement, une exemption de service dans la garde-côtes ; la durée en était de dix années, portée à quinze pour les volontaires.

Par l'ordonnance du 9 janvier 1781 (3), le roi, reconnaissant la nécessité de suppléer aux gens de mer classés, fit appel à ses sujets âgés de 18 à 25 ans, ayant fréquenté les rivières et même à ceux qui n'avaient pas encore navigué. Ceux qui s'engageraient en qualité de « novices-volontaires-matelots » pour trois ans, recevraient à leur arrivée dans chaque dépôt 12 livres de gratification et 12 autres par mois à titre de solde. Nourris comme les matelots, soumis à la même disci-

(1) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXV, p. 464.

(2) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXVI, p. 1. — Archives Nationales, AD^{vu} 11 et AD^{vu} 13.

(3) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXVI, p. 409. — Archives Nationales AD^{vu} 13.

plaine, ayant leur part des prises comme eux, ils faisaient à bord le même service. A l'expiration de leur engagement, ils demeuraient libres de quitter la navigation, ou de se faire employer sur les vaisseaux, sans être classés, tant que durerait la guerre ; mais à la paix, s'ils désiraient continuer le métier de la mer, ils étaient tenus de se faire inscrire sur les registres des officiers mariniers et matelots. Enfin, en 1782, une ordonnance du 27 février prescrivit de détacher des troupes provinciales 3.400 hommes de bonne volonté destinés au service de la marine. Il leur était alloué une prime d'engagement de 24 livres et une solde mensuelle de 12 livres (1).

III. — *Remèdes à la misère des gens de mer.*

Englober dans l'ordre des classes un plus grand nombre de personnes ne suffisait pas à l'améliorer ; malgré la réduction de charge qui en résultait, cet allègement ne pouvait à lui seul remédier à la misère des gens de mer, l'une des principales causes de l'échec du système ; il fallait leur faire un meilleur sort, et, pour cela, la réforme la plus indispensable était de leur assurer une rémunération convenable.

La solde variait de 10 à 15 livres par mois suivant l'expérience et les aptitudes du matelot. En 1700, Saint-Sulpice avait demandé une paye de 18 livres

(1) Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France* (1689-1792), p. 319.

pour les marins les meilleurs, auxquels les marchands en offraient 20. Le ministre refusa, alléguant la bonne nourriture donnée sur les vaisseaux de guerre; mais, comme le faisait remarquer Saint-Sulpice, si les matelots avaient gagné davantage, ils auraient pu mieux soulager leurs familles, qui ne se ressentaient pas du bien-être que les marins pouvaient avoir par ailleurs (1).

Bien plus que la modicité de la solde, l'irrégularité des versements était dommageable aux gens de mer. De nouvelles dispositions cependant avaient été prises pour l'amélioration des paiements. Deux ordonnances du 6 août 1685 portèrent qu'après le désarmement, les équipages des galères seraient payés au bureau des classes, par ordre de l'intendant, en présence du commissaire dudit bureau, du contrôleur et des officiers des galères. Si la durée de la campagne avait excédé trois mois, on ne leur versait comptant que la somme nécessaire pour leur retour dans leurs foyers et le surplus leur était remis au lieu de leur demeure par les commissaires préposés aux levées (2). Une autre ordonnance du 15 août 1693 (3), répartit la solde d'une manière plus équitable, en assurant à chaque matelot des allocations proportionnelles à ses mérites. Elle commanda aux capitaines de remettre au retour de la campagne un mémoire au bureau des classes, indiquant la paye de chacun de leurs hommes suivant les capacités dont ils auraient fait preuve. Défense était faite aux capitaines de s'éloigner du port avant d'avoir réglé cette question d'accord avec le commissaire et

(1) Archives de la Marine, B³ 408, fol. 458, 468.

(2) Bibl. Nat. mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 240 *verso*.

(3) Archives de la Marine, B² 88, fol. 184.

d'avoir assisté au parfait payement de leurs équipages. Dans un mémoire pour l'application de cette ordonnance, rédigé par Arnoul à l'intention des capitaines de l'escadre de Tourville, il est nettement déclaré que la taxe de chaque matelot, établie par les capitaines conjointement avec les officiers des classes, sera inscrite sur le bulletin et servira de règle à la levée suivante (1). Ces prescriptions ne furent pas toujours observées par les commissaires et une circulaire du 19 septembre 1708 rappela l'obligation de s'y conformer (2). Le règlement du 10 mai 1728 (3) en recommanda aussi la ponctuelle exécution et y ajouta quelques règles nouvelles : les gens de mer qui, sans avoir servi dans la marine royale, avaient cependant fait quatre campagnes à bord des vaisseaux armés pour des voyages sur l'Océan hors d'Europe, touchaient 12 livres par mois et ceux qui en avaient fait 8 recevaient 14 livres. Les voyages aux Indes comptaient double, à la condition que le retour s'effectuât par le même vaisseau, sans séjour dans le pays. La pénurie d'argent rendit illusoires toutes les mesures prises pour assurer aux matelots le paiement exact de leur salaire. En 1759, Berryer décida de leur distribuer leurs appointements en rade tous les mois, sans attendre le désarmement pour les payer en une seule fois (4) ; mais

(1) Archives de la Marine, B³ 78, fol. 214.

(2) Archives de la Marine, B³ 208, fol. 1226.

(3) Règlement du 10 mai 1728 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, page, 679).

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 416.

les caisses restant vides, les matelots ne ressentirent guère les bienfaits de cette nouvelle méthode.

On leur allouait, comme conduite, une somme fixée par le règlement du 10 mai 1728 à 3 sols par lieue pour les officiers mariniers, et à 2 sols pour les matelots, depuis le chef-lieu du quartier jusqu'au port de destination. Cet argent leur restait acquis, s'ils étaient renvoyés du port pour maladie ou autrement (1). La conduite fut portée par l'ordonnance du 1^{er} août 1743 à 4 sols par lieue pour les premiers et à 3 sols pour les seconds (2).

En dehors de ces avantages pécuniaires, on eut soin de confirmer les anciens privilèges des gens de mer et de leur en octroyer de nouveaux. Ainsi, M. de Sartine fit rappeler par une ordonnance du 21 mars 1778 (3), tous ceux qui leur avaient été précédemment accordés.

Parfois le roi subventionnait des établissements privés, qui venaient en aide aux femmes des marins décédés. En 1699, il promit 600 livres de pension à la supérieure de la Propagation de Luçon pour secourir les veuves des matelots des Sables-d'Olonne et pourvoir à l'éducation de leurs filles (4).

(1) Règlement du 10 mai 1728 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine d'août 1681*, t. I, p. 679). Il fut aussi décidé qu'aucune reprise ne serait faite sur l'argent de ceux qui mourraient avant d'avoir gagné leurs avances.

(2) Archives de la Marine, C⁴ 139 (*Mémoires* sur divers objets concernant les classes).

(3) Ordonnance [du 21 mars 1778, Archives de l'Hérault, C. 754. Archives Nationales AD^{VII} 11.

(4) Archives de la Marine, B³ 107, fol. 279, 281, 283, 287, 289, 291, 293.

Une ordonnance de 1701 (1) fit remise aux familles des matelots morts au service du roi des avances, qui leur avaient été faites, et une ordonnance du 1^{er} mai 1746 compléta les dispositions prises en leur faveur (2).

C'était encore un moyen de venir en aide aux gens de mer que de s'intéresser à leurs enfants. On s'occupait de leur donner tout à la fois l'éducation, l'instruction générale et l'instruction professionnelle. Les religieuses de la Propagation de Luçon, installées par Louis XIV aux Sables-d'Olonne, recueillaient les orphelines de cette ville et leur enseignaient la couture, la tapisserie, la dentelle et le tricot (3). Aux Martigues, on avait chargé une personne charitable, « une fille deuotte » de recueillir les orphelins du lieu ; elle en prenait soin et les confiait à des patrons, lorsqu'ils allaient en mer, pour les employer selon leurs forces et les habituer à la navigation (4).

Le roi favorisait l'instruction professionnelle des enfants des matelots et se ménageait ainsi pour l'avenir des marins expérimentés. Il recommandait aux commissaires des classes et aux officiers de l'amirauté de s'assurer que les patrons de barque prenaient à bord un ou deux de ces enfants, conformément à l'ordonnance de 1681, pour leur apprendre le métier (5). Il cherchait aussi à en former des pilotes et des ingénieurs (6).

(1) Archives de la Marine, B² 152, fol. 108.

(2) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXII, p. 186. — Archives Nationales AD^{VI} 13.

(3) Archives de la Marine, B³ 107, fol. 281.

(4) Archives de la Marine B² 185, fol. 120, verso, 121, 521.

(5) Archives de la Marine, B² 185, fol. 120 verso, 121.

(6) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 511, fol. 201 et 215.

L'instruction générale n'était pas négligée. A Calais, le roi entretenait des Frères des Ecoles chrétiennes et accordait à chacun 150 livres par an. « Ils ont actuellement dans leur école, écrit de Châteauneuf en 1710, cent soixante de ces Enfans auxquels ils enseignent a lire, a ecrire, larithemétique et tous les deuoirs du Christianisme dont ils profitent beaucoup » (1). De Jonville rendait compte en ces termes d'une inspection qu'il fit en 1711 dans un établissement de ce genre fondé à Marseille : « J'ay visitté avec plaisir Monseigneur Le S^r Michel aumosnier des Galeres et les Escoles des jeunes proyers et enfans d'off^{ers} mariniens matelots et autres ausquels Led^t S^r Michel enseigne les principes et les deuoirs de la Religion et Les Elemens de la Nauigation. Je puis assurer Vostre Grandeur que le zelle que ce bon prestre a pour les jnstuire dans la Religion, et Les Soins quil se donne pour leur aprendre la Nauigation est tres Louable et que L'on tirera un grand auantage pour la marine de cet Establissement et de la Bonne Esducation quil leur donne. J'ay veu dans ces Escoles Enuiron Cinquante Escoliers qui ont m^e a Lire, a Ecrire, a dessigner et le S^r Michel pour la Nauigation. Il les a diuisez en trois classes, les plus jeunes aprenent a lire et a ecrire, ceux qui sont un peu plus forts designent, et les plus grands aprenent Lidrographie, et tous ensemble mesme sont jnstruits a cette partie des mathematiques, on Tirera de cette pepiniere un nombre de Pilottes dans la suite, desquels on a grand faute presentem^t. Je leur ay fait entendre que sils scauent

(1) Lettre de Châteauneuf, Calais, 25 mars 1710 (Archives de la Marine, B² 178, fol. 394).

profiter des bonnes instructions dont led^t S^r Michel veut bien Les favoriser que Le Roy ne Les abandonnera pas et que Sa Majesté ordonnera de les faire embarquer sur les Bastim^{ts} marchands et en course pour se perfectionner et se rendre utiles pour son service ; J'auray soin Monseigneur de visiter de Temps en Temps ces Escoliers pour les Exciter a bien faire et den Tirer les plus Capables pour les faire Embarquer et d'jnformer Vostre Grandeur de ce detail si Elle le trouue Bon » (1). Le roi encourageait ces sortes d'institutions et les soutenait pécuniairement ; ce faisant, il n'avait pas uniquement en vue le bien des marins, mais aussi l'utilité de son service. Jonville n'hésite pas à reconnaître ce qu'on peut attendre d'établissements comme celui du S^r Michel et à ce titre il sollicite pour lui la générosité royale (2).

D'autre part, Louis XIV favorisait l'étude des langues vivantes. Pour permettre aux jeunes matelots d'apprendre l'anglais et le hollandais, une ordonnance du 1^{er} mai 1685 (3), portant dérogation à la défense expresse de prendre du service à l'étranger, les autorisa, sous certaines conditions, à s'embarquer sur des vaisseaux anglais et hollandais. Ils devaient être catholiques, âgés de moins de 15 ans et munis d'un congé des commis-

(1) Lettre de Jonville, Marseille, 11 février 1711 (Archives de la Marine, B³ 199, fol. 369).

(2) Lettre de Jonville, Marseille, 8 avril 1711 (Archives de la Marine, B³ 199, fol. 374).

(3) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 856, fol. 205 verso. — Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 101, mentionne aussi cette ordonnance, mais à la date du 3 mai, qu'Isambert adopte après lui.

saires de chaque département ; leurs père et mère et leurs autres parents domiciliés et en état de répondre de leur engagement étaient tenus de promettre devant ces commissaires de les représenter à l'âge de 18 ans sous peine de 500 livres d'amende.

Le plus puissant moyen d'assistance aux matelots fut l'Etablissement des Invalides de la Marine. Colbert s'était préoccupé d'assurer une existence supportable aux vieux marins, restés infirmes à la suite de blessures reçues au service du roi. Il avait eu la pensée d'édifier à Rochefort et à Toulon deux vastes hôpitaux pour abriter les estropiés (1) et avait pris pour venir en aide à ces malheureux toute une série de mesures. Elles furent maintenues et complétées par ses successeurs et notamment par Jérôme de Pontchartrain. Le projet de construction des hôpitaux avait été abandonné, mais des allocations pécuniaires étaient attribuées aux intéressés. Un arrêt du 31 mars 1703 (2) vint en augmenter le nombre par l'admission au bénéfice de ces secours des marins blessés sur les vaisseaux armés en course par les particuliers. Il accrut, d'autre part, les ressources dont on pouvait disposer par la création d'une retenue de 3 deniers pour livre sur toutes les prises qui entraient dans les ports du royaume, déduction faite des frais de vente et de conservation des marchandises. Le 25 juillet (3), un arrêt du Conseil régla la répartition de ces secours, appelés aussi demi-solde. On donnait

(1) Règlement du 23 septembre 1673.

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 327.

(3) Arrêt du 25 juillet 1703 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 327).

7 livres 10 sols par mois aux matelots, moitié moins aux mousses, et aux officiers-mariniers suivant leur solde, telle qu'elle avait été fixée par l'ordonnance de 1689. Si, à la fin de l'année, après le paiement de cette demi-solde, les fonds n'étaient pas épuisés, on devait pourvoir au soulagement des femmes et des enfants des matelots tués sur les vaisseaux, d'après le tarif suivant :

Une veuve avec un ou deux enfants :	100 livres
Une veuve avec trois enfants :	150 livres
Une veuve avec plus de trois enfants :	200 livres
Une veuve sans enfant :	50 livres

S'il restait encore des excédents, ils étaient conservés pour servir à pareille dépense l'année suivante. Un édit du mois de mai 1709 (1) réorganisa l'institution sur des bases nouvelles, et lui donna sa forme définitive. Une retenue de 4 deniers pour livre fut ordonnée sur tous les salaires de la marine royale (vaisseaux et galères), sur ceux de la marine marchande et sur le produit des prises ; l'administration des sommes ainsi recueillies était soigneusement réglementée, ainsi que leur affectation à des pensions en faveur des officiers des ports et des arsenaux, des ouvriers, des marins invalides, même ceux de la marine marchande (2). Différents textes complétèrent l'édit de mai 1709 en ce qui

(1) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 327 verso).

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 140. — Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France, 1689-1792*, p. 150.

concerne la perception des droits (1), les fonctions de trésoriers et contrôleurs (2), la gestion des fonds (3). Des difficultés de plusieurs sortes se présentèrent dans le fonctionnement de cette institution et soulevèrent les réclamations et les protestations des intéressés. Les uns prétendaient que la retenue à laquelle ils étaient soumis ne devait courir que du jour où ils mettaient à la voile jusqu'à celui de leur retour, et non à partir du moment de la remise du rôle d'équipage, étant donné qu'après l'avoir pris, il s'écoulait un temps considérable, quelquefois un mois et plus, avant que les vents et l'état de la mer leur permissent de sortir. Ils demandaient aussi à ne pas payer de droits si, pour un motif quelconque, le voyage ne leur laissait pas de bénéfices (4). D'autres s'en proclamaient exempts, tel le patron Antoine Sicard, qui avait embarqué 77 patrons et matelots pour pêcher le corail au Bastion de France pour le compte de la Compagnie d'Afrique. Le Directeur de cette Compagnie refusa de payer les 4 deniers pour livre sur les avances qu'il faisait à ces matelots, disant que les corailleurs ne devaient rien et malgré les menaces de confiscation du bâtiment à son retour (5), il

(1) Arrêt du 26 novembre 1709 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 328).

(2) Règlement du 15 octobre 1710 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 328).

(3) Déclaration du 5 décembre 1712 (Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 328 verso).

(4) Lettre de La Rambergue, Abbeville, 24 juin 1710 (Archives de la Marine, B³ 178, fol. 304).

(5) Lettre d'Auger, Marseille, 26 mai 1711 (Archives de la Marine B³ 199, fol. 495).

s'obstina à soutenir cette thèse (1). D'autres encore, non contents de se refuser au paiement de leurs taxes, se répandaient en injures contre ceux qui étaient chargés d'en opérer le recouvrement (2). La demi-solde n'étant pas régulièrement payée, les invalides, mourant de faim, étaient réduits à la mendicité (3). Chaque port entretenait ses invalides avec ses propres ressources ; or le produit des 4 deniers pour livre était très différent suivant les ports. En 1711, le greffier de l'amirauté de Barfleur avait entre les mains seulement 54 livres, alors qu'il avait reçu l'ordre d'en payer 360 ; aussi demandait-on pour les trésoriers ayant des excédents de fonds, l'autorisation d'en verser une partie à leurs collègues moins bien pourvus, afin que tout au moins les invalides d'un même département fussent également payés (4). De plus, on exigeait des invalides une quittance des sommes perçues ; ceux qui s'absentaient pour naviguer ou pour toute autre cause, ne pouvaient donc rien toucher, et ceux habitant des pays éloignés de la mer étaient obligés de faire un véritable voyage pour recevoir ce qui leur revenait ; ainsi les gens de Lyon et du Dauphiné devaient se rendre à Toulon et mangeaient leur argent en frais de route. On éprouvait encore d'autres difficultés à réclamer la signature d'aveugles,

(1) Lettre d'Auger, Marseille, 23 décembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 199, fol. 507).

(2) Lettre d'Auger, Marseille, 10 août 1711 (Archives de la Marine, B³ 199, fol. 498).

(3) Lettre de la Coeurtière, 24 février 1711 (Archives de la Marine, B³ 199, fol. 421).

(4) Lettre de Bory, Cherbourg, 6 mars 1711 (Archives de la Marine, B³ 194 fol. 457).

de manchots ou d'illettrés (1). Une réforme s'imposait à cet égard. A un moment, on eut la pensée d'étendre la retenue des 4 deniers pour livre aux gages des marins des rivières, de ceux de la Loire en particulier (2). M. de Vauvré envoya un avis défavorable : le bienfait de la demi-solde ne s'étendant pas aux bateliers ou matelots qui voient sur les rivières ou qui y font la pêche, « je n'estime pas, disait-il, qu'on y doive établir la leuée des 4^d, d'autant mieux que s'il y en a qui aillent à la mer ils sont compris dans le paiement des 4^d qu'on leue sur les Equipages, et s'ils seruent et sont estropiés sur les Vaisseaux du Roy, et y deuiennent jnuualides ils auront leur Entretien a la demy solde. » Dès lors cet établissement ne serait regardé que comme une charge pour le commerce (3).

Les ressources de l'Etablissement des invalides furent accrues par l'édit de mars 1713 (4). Il porta la retenue a opérer sur les équipages des navires de commerce et sur les prises de 4 à 5 deniers pour livre à partir du 1^{er} janvier 1713. A dater du même jour, toutes les dépenses de la marine et des galères, sans distinction, étaient frappées de la taxe de 4 deniers. Il fixa au jour de la déclaration de guerre et à celui de la liquidation des prises, la jouissance du don fait aux Inva-

(1) *Mémoire* de M. de Vauvré, Toulon, 29 novembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 200, fol. 414).

(2) *Mémoire* du Comte de Pontchartrain, 28 novembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 194, fol. 247). — Lettre de Champigny, 5 décembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 194, fol. 242).

(3) Lettre de M. de Vauvré, Toulon, 12 décembre 1711 (Archives de la Marine, B³ 200, fol. 438).

(4) Bibl. Nat., mss — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 328 verso.

lides par l'édit de décembre 1712 (1), du dixième et des effets des matelots non réclamés. Enfin, une déclaration du 23 juillet 1713 (2) détermina la retenue à faire sur les gages des capitaines, officiers, mariniers et matelots pour la subsistance des Invalides, à compter du 1^{er} janvier de l'année en cours; elle fut arrêtée comme suit :

Capitaines, maîtres et patrons	30 ^s	par mois
Officiers mariniers	15 ^s	
Matelots	7 ^s , 5 ^d	

Les mousses eux-mêmes y étaient soumis. Lusançay le regrettait, trouvant leurs gains trop faibles, puisque souvent on leur donnait simplement la nourriture (3).

L'établissement des Invalides de la Marine fut consolidé sous la Régence. Les Invalides furent dispensés de tout service personnel par arrêt du conseil du 6 Août 1717 (4). L'édit du mois de juillet 1720 (5) confirma les différentes retenues précédemment établies en leur faveur et admit à y participer les officiers mariniers, matelots et soldats des vaisseaux et galères et les marins estropiés sur les vaisseaux marchands. Des gratifications et des récompenses étaient en outre attribuées à leurs

(1) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, tome XX, p. 583).

(2) Bibl. Nat., mss. — *Clairambault*, Cl. 854, fol. 329 verso.

(3) Lettre de Lusançay, Nantes, 23 janvier 1714 (Archives de la Marine, B³ 223, fol. 105).

(4) Isambert : *Recueil général des anciennes lois françaises*, tome XXI, p. 148.

(5) Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, page 692).

veuves et à leurs enfants. Les privilèges et exemptions qui leur avaient été accordés furent maintenus et la demi-solde fixée à la moitié de la solde gagnée par l'invalidé dans son dernier service, le roi se réservant d'ailleurs de l'augmenter ou de la diminuer suivant les cas et eu égard à la blessure et à l'invalidité du bénéficiaire. Ce même édit renouvela l'exemption de la capitation accordée à perpétuité aux invalides par l'ordonnance du 25 juin 1718 et fixa la manière dont se ferait la recette des 4 et 6 deniers pour livre par les Trésoriers des Invalides et l'Administration générale de l'Etablissement. Un autre édit du 30 décembre 1720 (1), rendu en interprétation de celui du mois de juillet précédent, attribua aux invalides : « les appointemens, soldes, dixiemes, parts & portions des prises » non réclamés et qui se trouvaient ou se trouveraient à l'avenir en dépôt dans les contrôles des ports et dans les mains des Trésoriers Généraux de la marine et des galères. Enfin la déclaration du 12 juillet 1722 (2) régla la distribution des effets appartenant aux gens morts sans héritiers et sans tester sur les vaisseaux armés pour le commerce ou pour la course durant le temps de la campagne : un tiers reviendrait à M. l'Amiral et les deux autres tiers aux Invalides.

Au mois de février 1772, un arrêt du conseil du roi fit défense d'accorder à l'avenir aucune pension au-dessus de 1.000 francs sur la caisse des invalides, dont on vou-

(1) Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 703).

(2) Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. I, p. 704.

lait ménager les deniers ; le surplus devait être payé sur le trésor royal ; De Boynes prescrivit en même temps un recensement des gens qui pouvaient prétendre à ces pensions (1).

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. I, p. 507.

CHAPITRE VI

TRANSITION ENTRE LE SYSTÈME DES CLASSES ET L'INSCRIPTION MARITIME

- I. — L'ordonnance du 31 octobre 1784. — Inobservation de l'ordre des classes ; difficulté du recrutement ; nécessité de changer le mode de recrutement. — Tentative de Choiseul (décision ministérielle du 25 février 1765). — Réforme du Maréchal de Castries (ordonnance du 31 octobre 1784). — Analyse de l'ordonnance du 31 octobre 1784. — Textes complémentaires. — Effets produits par la nouvelle législation.
- II. — Les équipages pendant la Révolution. — Etat d'esprit des équipages pendant la Révolution. — Mesures prises par les Assemblées révolutionnaires.

I. — *L'ordonnance du 31 octobre 1784.*

En 1780, Louis XVI confia le ministère de la Marine au maréchal de Castries. Bien que Sartine eut activement collaboré au relèvement de la marine, son successeur trouva les classes dans le même état, que révélait en 1775 un mémoire de M. de Faissolle Villeblanche (1).

(1) De Faissolle Villeblanche : Mémoire sur divers objets con-

Il constate que le nombre des marins a très peu augmenté depuis un recensement fait en 1764. « La diminution sensible du commerce, le petit nombre d'armemens du Roy, le naufrage de plusieurs batimens du Roy et du commerce en sont les causes principales ». Mais il n'y voit pas un grand mal, car : « La quantité de marins classée, est desja trop forte proportionnement aux armemens du Roy et du Commerce. » L'accroître eut été rendre plus vive l'indigence des matelots, déjà grande par « le manque de payement des salaires à la fin de chaque campagne ». Quant à la division par classes, elle « est encore observée sur les registres de chaque Quartier ; mais ce n'est qu'une formalité qui n'a plus et ne peut plus avoir son effet. Pour que ce service alternatif put avoir lieu, il faudrait que les armemens du Roy fussent assés nombreux et fréquens pour pouvoir, joint à ce que le cabotage occupe, employer chaque année le nombre de marins dont chaque classe est composée, ou que l'on payât une solde à ceux de ces marins qui n'y seroient pas employés puisqu'il ne leur seroit pas permis de profiter des moyens que le commerce pouroit leur offrir de gagner de quoi subsister ; or ni l'un, ni l'autre cas n'existe. D'ailleurs la navigation de tel Quartier est entierement de cabotage et c'est celle de presque toute la Basse bretagne, et tel autre Quartier navigue uniquement au long cours. Cette formalité de diviser les marins en 4 classes, est donc inconsequente, et sembleroit deuoir être supprimée. » Telle est la conclusion de M. Faissolle Villeblanche.

cernant les classes, Brest, 19 septembre 1775 (Archives de la Marine, C⁴ 139).

Pendant les premières années de son administration, le Maréchal de Castries, en présence des embarras éprouvés par ses prédécesseurs, usa des procédés déjà mis en œuvre par eux, essayant d'arrêter la désertion tantôt par menaces, tantôt par des promesses, faisant embarquer les gardes-côtes, embauchant des étrangers, complétant les équipages par des soldats, pratiquant la presse (1). Les rôles étaient incomplets, surchargés de ratures et d'apostilles, dans un inextricable désordre (2); les matelots et leurs familles en proie à la misère (3). Ces malheureux, requis pour le service, refusaient de marcher, on les amenait dans les ports sur des voitures et les fers aux pieds (4); ils s'obstinaient à ne pas travailler, se plaignant d'être nus, mal nourris, sans salaires, d'avoir été classés arbitrairement — de fait, on renvoyait souvent, après d'inutiles vexations, des gens qui n'étaient nullement marins et qui avaient été violemment enlevés. Ils se sauvaient à la nage des vaisseaux en armement; on ne cessait de prendre les hommes et de les reprendre (5). Cette situation était intolérable.

Il fallait changer le mode de recrutement. Le Maré-

(1) E. Mancel, *L'arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*, p. 283.

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 68.

(3) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 49.

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 53.

(5) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 55.

chal de Castries entreprit cette réforme, déjà tentée avant lui. Choiseul, en effet, voulant répartir plus équitablement la charge du service, avait recommandé aux commissaires, par une décision ministérielle du 25 février 1765, de lever de préférence les marins qui auraient le moins et le plus anciennement servi, sans se préoccuper d'observer l'ordre des classes, qui furent ainsi confondues (1). Son intention était louable, mais l'inégalité du fardeau des levées subsista, elles s'appesantissaient plus lourdement sur les matelots qui faisaient dans les quartiers un séjour prolongé.

À vingtans de distance, le Maréchal de Castries reprit l'idée de Choiseul en la perfectionnant. Le 31 octobre 1784, il soumit une ordonnance à la signature du roi (2). Louis XVI reconnaissait dans le préambule « que l'ordre établi par l'ordonnance de 1689 pour les levées n'était pas suivi depuis long-temps et ne pouvoit plus l'être ; que l'usage d'envoyer séparément et sans ordre dans les ports les gens de mer levés est sujet aux plus grands inconvénients ; qu'il seroit par conséquent aussi conforme à ses vues de justice et de bienfaisance que convenable au bien du service de sa marine, de déterminer exactement ce qui doit servir à faire distinguer et reconnoître ceux qui seront dans le cas d'être classés ; de fixer des règles pour les lever sucessivement et à tour de rôle, en accordant des avantages aux chefs de famille, et laissant aux matelots qui ne seront pas em-

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. I, p. 471.

(2) Ordonnance du 31 octobre 1784 (Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXVII, p. 483) (Archives Nationales, AD^{VII} 12, p. 192 et AD^{VII} 15).

ployés la plus entière liberté de s'occuper à la navigation marchande ou à la pêche ; d'établir des moyens de conduire dans les ports ceux qui seront levés, en leur procurant dans leurs marches les secours dont ils ont besoin, de les réunir aux époques où ils sont nécessaires, et de concilier ainsi leur avantage particulier avec la sûreté du service ». Sa Majesté se proposait en outre de régler les récompenses à accorder aux gens de mer, aux veuves et aux orphelins, de fixer les pensions des invalides et d'assurer la subsistance des familles des matelots employés à son service. Pour réaliser ces bonnes intentions, le roi édictait les mesures suivantes. Les hommes exerçant une profession maritime dans les localités soumises au régime des classes devaient être inscrits sur des états particuliers, au nombre de trois : l'un pour les mousses et novices, l'autre pour les pêcheurs et bateliers, le troisième pour les apprentis ouvriers (1). Le commissaire des classes délivrait gratuitement à chacun de ceux portés sur les deux derniers états un certificat de leur enregistrement contenant leurs nom, âge, demeure et signalement. Il était enjoint aux maîtres et patrons de déclarer, sous peine de huit jours de prison, les hommes qui se présenteraient pour

(1) L'ordonnance du 31 octobre 1784 organisa un enregistrement particulier des ouvriers propres aux travaux des ports dans les bureaux des classes. La loi du 3 brumaire an IV reproduisit cette disposition et engloba dans l'inscription maritime huit catégories d'ouvriers, savoir : les charpentiers de navires, les perceurs, les calfats, les voiliers, les poulieurs, les tonneliers, les cordiers et les scieurs de long. Les quatre dernières catégories furent provisoirement supprimées par décret du 19 mars 1808, et toutes définitivement par une loi du 4 juin 1864.

être employés sans être munis de bulletin. Devaient figurer sur la matricule et être classés comme matelots, tous ceux qui, ayant atteint l'âge de 18 ans et ayant navigué pendant un an sur les vaisseaux du roi ou sur les navires marchands, déclaraient vouloir continuer à naviguer ou se présentaient pour être inscrits de nouveau sur un rôle d'équipage. Etaient également classés, mais seulement en qualité de novices jusqu'à ce qu'ils aient accompli six mois de navigation à la guerre ou au commerce, ceux qui comptaient plus d'une année d'inscription sur l'état des pêcheurs et bateliers et déclaraient vouloir continuer à exercer cette profession.

Au moment du classement, le commissaire remettait gratuitement à l'intéressé un livret, dont il devait toujours être porteur. Ce livret contenait l'article de son classement extrait du registre matricule, une instruction sur les obligations et devoirs des gens de mer, leurs privilèges et exemptions, les augmentations de grade et de paye et tout ce qui avait rapport à leurs états de services et à leurs congés. En cas de perte de ce livret, le matelot s'en procurait un autre moyennant 5 sols.

Le matelot pouvait obtenir sa radiation en renonçant à sa profession, soit au moment où il passait des états particuliers au registre des gens classés, soit après ; dans ce dernier cas, il continuait à être soumis à la police des classes et aux ordres de levées pendant un an. Les demandes en radiation n'étaient pas admises en temps de guerre. Ceux qui, ultérieurement à leur déclassement, reprenaient l'exercice de leur profession maritime, étaient de nouveau assujettis aux classes.

Les gens de mer classés jouissaient des exemptions et privilèges accordés par la déclaration du 21 mars 1778.

Des obligations assez étroites pesaient sur les matelots. S'ils se trouvaient en situation d'être compris dans la prochaine levée, et dans tous les cas en temps de guerre, ils ne pouvaient s'absenter de leur quartier, sous peine de prison, sans une permission délivrée gratuitement par l'officier des classes, portant congé pour une période limitée et pour des voyages déterminés. En dehors de ces circonstances, ils demeuraient libres de s'engager au commerce ou à la pêche, pourvu que le bâtiment sur lequel ils s'embarquaient fut armé dans un port de leur quartier, sinon une autorisation leur était nécessaire.

On leur défendait de s'embarquer sur des navires étrangers et de s'établir hors du royaume, sous peine d'être considérés comme déserteurs. Toutefois, dans l'intérêt de leur instruction, les inspecteurs pouvaient autoriser en temps de paix quelques matelots à s'embarquer sur des navires étrangers.

Les bateliers des rivières et des canaux pouvaient naviguer dans toute l'étendue de ces rivières et canaux, quoique hors des limites de leur quartier. On n'exigeait pas d'eux une autorisation spéciale, mais on les soumettait chaque année à une revue d'appel.

Les gens classés désireux de changer de quartiers devaient, à peine de 3 jours de prison, prévenir d'abord le chef des classes de l'arrondissement et le commissaire du quartier : ceux-ci prononçaient leur radiation sur le vu du certificat de l'inscription de l'intéressé dans un autre quartier. Mêmes démarches à remplir auprès des syndics s'il s'agissait de changer de syndicats dans un même quartier.

Les propriétaires et principaux locataires des mai-

sons où logeaient des matelots étaient tenus d'en remettre la liste aux syndics, et de les avertir, dans le délai de 8 jours, des déménagements, absences ou décès. Les gens classés étaient d'ailleurs obligés de répondre à toute réquisition des officiers des classes à peine de 8 jours de prison.

Le titre XII déclarait formellement dans son article 1^{er} que les gens de mer ne seraient plus « divisés en classes pour servir alternativement, ainsi qu'ils l'avoient été par l'ordonnance de 1689 », mais qu'ils seraient « obligés de marcher successivement et à tour de rôle lorsqu'ils seront commandés pour le service de S. M. »

Le chef des classes et le commissaire dressaient de concert pour chaque syndicat un rôle nominatif des gens de mer de service. Ce rôle comprenait deux colonnes, l'une contenant les noms des garçons, l'autre les noms des gens mariés. Les garçons chefs ou soutiens de famille étaient portés dans la colonne des gens mariés. Les tours de service devaient être réglés de telle sorte que les garçons fournissent un service plus long d'un tiers que les gens mariés. Les membres d'une même famille n'étaient pas inscrits à la suite les uns des autres, de manière à n'être pas obligés de marcher tous à la même levée.

Étaient exempts des levées, à certaines conditions, les capitaines au grand cabotage, les maîtres au petit cabotage, les pilotes-lamaneurs, les maîtres de bateaux de pêche. Quant aux maîtres et patrons des bâtiments qui naviguaient sur les rivières et canaux, ils n'étaient dispensés que par décision du secrétaire d'Etat rendue suivant l'intérêt de la navigation. Tout homme de mer ayant trois fils classés était exempt. Il continuait à jouir

de cette faveur si l'un ou plusieurs de ses fils mouraient au service du roi, ou étaient déclarés invalides à raison de leurs blessures.

Le rôle particulier de chaque syndicat était affiché dans un lieu apparent de la maison du syndic. Les ordres de marche pour le service étaient remis aux intéressés, ou, en leur absence, laissés à leur domicile. Ceux qui croyaient avoir des raisons légitimes pour être dispensés de marcher à cette levée pouvaient les exposer à l'officier et au commissaire qui faisaient la levée. Si leurs représentations étaient admises, ceux qui suivaient immédiatement dans l'ordre du rôle étaient commandés.

Les gens de mer levés avaient la faculté de se faire substituer avec l'agrément du chef des classes, mais seulement par des gens de mer de même qualité et portés sur le rôle du même syndicat. Ils marchaient à la place de leurs remplaçants, lorsque le tour de service de ceux-ci arrivait, après quoi ils reprenaient leur tour primitif. La substitution n'était pas admise dans deux levées consécutives, mais toujours celle des enfants aux pères, quand les premiers étaient classés comme matelots au moins, et y consentaient librement.

Les gens de mer absents par congé lors de leur tour de service étaient commandés pour la levée suivante ; ils reprenaient ensuite leur tour ordinaire.

La conduite des matelots au port d'embarquement et leur retour après le désarmement avait lieu sous les ordres d'un officier, d'un syndic, d'un maître ou d'un officier marinier suivant l'importance du groupe. Voici par lieue, le tarif des conduites :

en hiver	en été
(15 octobre au 14 avril)	(15 avril au 14 octobre)
aux officiers mariniers : 6 s.	5 s.
aux matelots : 5 s.	4 s.

On dressait des états généraux des routes à suivre, en les divisant par étapes de 6 lieues en moyenne. Aux ordres de levées étaient joints des ordres de route détaillés déterminant les journées de marche et celles de séjour : il y avait un repos après 3 ou 4 jours de marche. Le logement se faisait par billets chez les habitants, comme pour les troupes de terre. Sur un billet du commissaire des classes, du syndic, ou des officiers municipaux, visé par le conducteur de la levée, l'hôpital le plus voisin recueillait tout homme venant à tomber malade. La conduite s'effectuait par eau, lorsque cela était possible.

Au titre XIV se trouvaient énumérées les conditions auxquelles les armateurs pouvaient employer les gens de mer. Les capitaines, maîtres et patrons des bâtiments destinés à la course, au commerce ou à la pêche devaient présenter aux bureaux des classes les matelots engagés et les faire inscrire sur les rôles d'équipage ; tout homme embarqué, sans y figurer, les exposait à une amende de 300 livres.

Étaient exempts de service les matelots âgés de plus de 60 ans, et ceux qui, n'ayant pas encore atteint cet âge, n'étaient plus en état de servir à raison de blessures, infirmités ou incommodités graves et constantes.

Des pensions ou soldes d'invalides continuaient à

être touchées par les gens de mer blessés et estropiés, soit au service de Sa Majesté, soit sur les navires armés pour la course, le commerce ou la pêche et par ceux que leurs infirmités ou leur âge avancé rendaient impropres à tout travail.

Les pensions ou soldes, proportionnelles aux paies que les gens de mer avaient eues sur les vaisseaux de Sa Majesté lors de leur dernière campagne, étaient accordées aux conditions suivantes :

Blessures entraînant une incapacité totale de travail	}	Contractées au service du roi ⁽¹⁾
		2/3 de solde
Blessures incompatibles avec la navigation, mais permettant encore de travailler	}	Contractées sur un bâtiment de course, de commerce ou de pêche
		1/2 solde
	}	Contractées au service du roi ⁽²⁾
		1/2 solde
	}	Contractées sur un bâtiment de course, de commerce ou de pêche
		1/3 de solde

On accordait un tiers de solde aux gens de mer âgés de plus de soixante ans, comptant au moins dix ans (3) de navigation sur les bâtiments de commerce et trois ans au service de Sa Majesté. Chaque mois de navigation sur les vaisseaux de guerre au delà des trois ans équivalait à deux au commerce. Cette pension pouvait

(1) Si ces blessures avaient été reçues dans un combat, les pensions étaient augmentées d'un quart en sus.

(2) Si ces blessures avaient été reçues dans un combat, les pensions étaient augmentées d'un quart en sus.

(3) Les pêcheurs et bateliers des rivières avaient droit à cette pension aux mêmes conditions, mais ils devaient avoir exercé leur profession pendant au moins 20 ans.

être élevée jusqu'à la demi-solde si les infirmités du pensionné ou le manque de ressources de sa famille le mettaient hors d'état de subsister.

Les salaires des matelots employés sur les vaisseaux du roi, déduction faite des avances, étaient versés à la caisse des gens de mer de chaque quartier, où leurs familles touchaient des acomptes suivant leurs besoins. Lors de la levée, chaque homme déclarait au commissaire ou au syndic à quelle personne il désirait faire remettre des acomptes sur sa solde, qui, sans cela, restait en dépôt à la caisse jusqu'à son retour. Cependant, celui qui refusait de destiner des acomptes à sa femme et à ses enfants était tenu d'exposer ses motifs au chef des classes : si ce dernier n'en reconnaissait pas le bien-fondé, il faisait lui-même la destination en avertissant le matelot.

Les hardes pouvaient être fournies aux matelots embarqués sur les vaisseaux de Sa Majesté jusqu'à concurrence du tiers des salaires qui leur étaient dûs.

Les familles des gens de mer, morts au service du roi, demeuraient déchargées du remboursement des avances et acomptes reçus en excédent de la solde due à l'époque du décès.

Les matelots au service, qui voulaient faire parvenir de l'argent à leurs familles, ou réciproquement, les familles désireuses d'en envoyer aux matelots, pouvaient remettre les fonds au trésorier du quartier, où ils se trouvaient ; celui-ci leur délivrait une rescription sur le collègue qui devait effectuer le paiement. D'un quartier à l'autre du même département, les rescriptions étaient payables dans un délai de 20 jours ; hors du département, il s'élevait à 40 jours.

On accordait des gratifications sur les fonds de la caisse des invalides aux familles des matelots tués dans les combats sur les vaisseaux du roi ou morts des suites de leurs blessures, d'après le tarif suivant :

Aux veuves, une année de la solde qu'avait le matelot au moment de sa mort ;

Aux enfants, au-dessous de 14 ans, ayant encore leur mère, par enfant : le quart ;

Aux enfants, au-dessous de 14 ans, orphelins de père et de mère : par enfant, la moitié ;

Si le matelot ne laissait ni femme, ni enfant :

A sa mère veuve, âgée de plus de 50 ans, dont il était l'unique soutien, une année de sa solde.

On donnait des gratifications égales à la moitié des précédentes aux veuves, enfants et mères des marins morts par accident ou maladie sur les vaisseaux du roi ou dans les hôpitaux, s'ils avaient été débarqués malades. Ces mêmes gratifications étaient accordées aux veuves, enfants et mères des matelots tués dans un combat sur les bâtiments armés pour la course et sur les navires marchands.

Le titre XVIII traitait des déserteurs.

Les insoumis et les simples retardataires subissaient 8 jours de prison et servaient une campagne extraordinaire à solde réduite (1) ; suivant le cas ils pouvaient ne subir que l'une de ces deux peines.

(1) Ces campagnes extraordinaires ne dispensaient pas les matelots punis de servir suivant leur tour de rôle. Elles ne compaient ni pour l'admission au grade de capitaine, de maître de navire ou de pilote-lamaneur, ni pour l'obtention d'une pension d'invalides. Aucun avancement ni en solde, ni en grade ne pouvait être conféré au matelot pendant ces sortes de campagnes.

Les déserteurs perdaient leurs salaires et parts de prises, confisqués au profit de la caisse des invalides. Ils étaient en outre condamnés à la cale, à la plus basse paye et à servir extraordinairement pendant dix-huit mois à la moitié de cette paie.

Ceux qui étaient passés à l'étranger encouraient 3 ans de galères, de même que les condamnés à des campagnes extraordinaires avec diminution de solde, désertant pendant ces campagnes.

Les gens de mer classés, qui s'engageaient dans les troupes de terre ou de la marine, étaient punis de 8 jours de prison et réduits à deux tiers de solde pour une campagne extraordinaire de six mois. Les engagements contractés par eux étaient nuls. Les officiers ne pouvaient exiger aucun remboursement. Cependant une retenue égale à la somme perçue par ces matelots était opérée sur leurs premiers salaires pour être versés à la Caisse des Invalides. Si le matelot qui avait contracté un pareil engagement, en obtenait la résiliation dans les 8 jours, en déclarant sa qualité et en restituant les sommes perçues, il n'était condamné qu'à 8 jours de prison.

Les déserteurs des bâtiments armés pour le commerce, la pêche ou la course étaient frappés suivant le cas de 8 jours de prison, de restitution des avances, et condamnés en outre à faire une campagne extraordinaire à solde réduite sur les vaisseaux du roi. Les complices de leur désertion étaient passibles de 300 livres d'amende et tenus solidairement avec eux des peines pécuniaires qu'ils avaient encourues.

Les matelots trouvés, en temps de paix, servant sans permission sur des navires étrangers, étaient

condamnés à 15 jours de prison, réduits à la plus basse paye et servaient extraordinairement pendant deux ans à la moitié de cette basse paye. Ceux qui, en temps de guerre, étaient arrêtés sur des navires étrangers, ou passant en pays étrangers, étaient condamnés à trois ans de galères. En se présentant spontanément dans les six mois au bureau des classes de leur quartier, leur peine se réduisait à une détention de 8 jours, avec une campagne extraordinaire de 6 mois à $2/3$ de solde et ensuite leur paie se trouvait ramenée au taux immédiatement inférieur. Enfin tout matelot pris sur les vaisseaux ennemis était condamné aux galères perpétuelles. Les complices des matelots passés à l'étranger étaient condamnés à 3 ans de galères, et à perpétuité, si ce pays étranger était pays ennemi.

Telles étaient les nouvelles dispositions concernant le recrutement. L'exécution en fut confiée à un inspecteur général. Il avait sous ses ordres 4 inspecteurs particuliers, dont les circonscriptions se divisaient en arrondissements, dirigés par des chefs de classes. Ces arrondissements renfermaient un certain nombre de quartiers, où résidaient un commissaire et en outre un trésorier chargé de la caisse des gens de mer. Enfin dans chaque syndicat, formant les subdivisions des quartiers, se trouvait un syndic des gens de mer (1).

(1) Il s'occupait de connaître les gens de mer afin de pouvoir donner au chef des classes et au commissaire toutes les notes et renseignements demandés. Sous Louis XIV, des tentatives avaient été faites pour créer cette fonction. Du Guay, en 1691, avait des mercenaires chargés de l'instruire des changements survenus parmi les gens de mer de leurs paroisses et de lui indiquer ceux qui auraient été omis des enrôlements (Archives de la Marine,

L'ordonnance dans les titres III à IX inclus déterminait soigneusement les attributions de ces divers fonctionnaires. Par le titre I^{er}, elle organisait la division territoriale des côtes et rivières sujettes aux classes en six départements, Brest, Toulon, Rochefort, Le Havre, Dunkerque et Bordeaux, subdivisés en 70 quartiers.

La nouvelle législation présentait l'évident avantage d'être plus libérale pour le matelot. Il n'est plus classé de force, mais seulement si, parvenu à sa 18^e année, il déclare vouloir s'adonner à la navigation. Couché sur les rôles, il conserve la faculté de s'en faire rayer en renonçant à son métier ; dans tous les cas, l'obligation du service militaire ne subsiste plus indéfiniment, elle cesse à soixante ans, ou même plus tôt, si l'état de santé du marin devient incompatible avec les fatigues de l'embarquement. Enfin les facilités de se faire remplacer ou substituer contribuent à adoucir le sort des gens de mer. Mais l'existence, d'un double rôle, l'un pour les garçons, l'autre pour les hommes mariés ne constituait-elle pas une injustice, puisque les levées s'abattaient

B³ 63, f. 442). Arnoul, en 1693, proclamait l'avantage qu'il y aurait « d'establiir dans chaque paroisse un homme du Lieu sous le tiltre de Syndic des matelots, pour sçauoir ou ils sont, et pour estre toujours auerty de ce qui se passe a leur esgard » (Archives de la Marine, B³ 78, fol. 208). L'essai avait été tenté l'hiver précédent à Libourne et avait donné d'excellents résultats (Archives de la Marine, B³ 78, fol. 208). Arnoul, toujours partisan de cette institution, la préconisait encore en 1699 : « en prenant cinq ou six hommes de chaque parroisse, on connoit bien par les circonstances qu'ils en donnent tous ceux qui sont veritablement morts ou non, ou qui sont jnualides, ayant tous jnterest qu'il n'en soit point rayé des liures sans cause legitime. » (Archives de la Marine, B³ 107, fol. 387).

plus fréquemment sur la première catégorie que sur la seconde ? Inégalité plus apparente que réelle, car le jeune homme devenait père de famille à son tour. Malheureusement, les obligations des gens classés restaient bien lourdes et le personnel chargé de tenir la main à l'exécution de l'ordonnance bien nombreux. Le choix de ces fonctionnaires parmi les officiers de marine mécontentait les administrateurs civils, les commissaires des classes, affligés de perdre une partie de leurs attributions, et la mise en contact dans un même service de ces deux éléments traditionnellement rivaux ne pouvait produire d'heureux effets.

La refonte de la législation sur le recrutement offrant une excellente occasion de ramener les déserteurs par une amnistie, elle fut publiée le 27 février 1785 (1). Divers textes complétèrent ensuite l'ordonnance du 31 octobre 1784 ou en déterminèrent les points de détail. Un règlement du 27 mai 1785 fixa les retenues à faire sur les appointements et la solde des invalides attachés au service de la marine et des colonies, traités dans les hôpitaux ; à vrai dire, ces retenues existaient précédemment, mais le nouveau règlement eut pour but « de faire disparaître les variations ou les usages arbitraires qui s'étoient introduits à cet égard » (2).

Le 1^{er} janvier 1786 parut une série de règlements concernant les gens de mer. Il fut résolu que les matelots levés et réunis dans les ports seraient logés en attendant l'embarquement dans des casernes et en cas

(1) Ordonnance du 27 février 1785 (Archives de la Marine, A¹ 137).

(2) Règlement du 27 mai 1785 (Archives de l'Hérault, C. 780).

de besoin sur des vaisseaux. Défense leur était faite d'aller dans les maisons particulières ; seuls, ceux qui étaient domiciliés en ville avaient la faculté de demeurer chez eux. La nourriture des officiers mariniens et des matelots dans les casernes était la même qu'à bord, mais la solde était réduite de moitié. Lors de l'embarquement, les gens de mer qui manquaient des hardes nécessaires les recevaient du magasin général et la valeur en était retenue sur leurs avances. La plus grande propreté devait régner dans les casernes : interdiction absolue d'y introduire une femme, d'y laisser jouer aucun jeu de hasard ou d'y provoquer des disputes (1).

L'ordonnance du 31 octobre 1784 avait passé sous silence la grave question de la paye, il importait de lui donner une solution afin d'encourager les matelots. Le taux en fut augmenté et fixé ainsi qu'il suit :

Les mousses recevaient	8 livres par mois	
Les novices —	14	—
Les matelots recevaient		
suivant leur aptitudes,	16, 18, 21	—
Les timoniers de 1 ^{re} classe	32, 36, 42	—
Les timoniers de 2 ^e classe	24, 30	—
Les quartiers-maîtres	24, 30	—
Les contre-maîtres	33, 39	—
Les seconds maîtres	42, 50	—
Les premiers maîtres	55, 60, 70	—
Les aides-pilotes	24, 30	—

(1) Règlement du 1^{er} janvier 1786 sur l'ordre, la police et la discipline des casernes des matelots (Archives Nationales, AD⁷¹ 12, p. 276).

Les seconds pilotes	36, 45	livres par mois.
Les premiers pilotes	50, 60, 70	—
Les pilotes-côtiers	45, 55, 65	—

Une augmentation de solde n'était accordée aux matelots qu'après 12 mois de service. Les matelots de haute paye, remplissant les fonctions de gabier, touchaient un supplément mensuel de 3 livres. Les matelots, classés depuis 20 ans, comptant 54 mois de service sur les vaisseaux du roi et n'ayant pas été faits officiers marinières ou timoniers, recevaient le titre de matelots vétérans et 24 livres par mois. Un avancement exceptionnel pouvait être accordé à un homme d'équipage pour services distingués ou actions d'éclat (1).

L'hygiène préoccupait grandement le gouvernement royal. La cale des vaisseaux était lavée tous les deux jours dans les pays chauds, et tous les trois jours dans les pays froids. Quatre fois l'an, on faisait donner dans les parties intérieures du vaisseau, et particulièrement dans la cale, deux ou trois couches d'eau de chaux, pour détruire les insectes et les miasmes putrides dont le bois pouvait s'imprégner. Dès qu'un homme paraissait souffrant, le chirurgien-major devait l'examiner. Les malades étaient toujours placés dans l'entrepont et couchés sur des cadres en toile, espacés les uns des autres de trois pouces, au milieu un espace restait vide où l'on disposait une table à pied, très peu élevée, solidement assujettie, divisée en compartiments pour tenir les vases contenant les boissons et remèdes et éviter qu'ils ne soient renversés dans les mouvements

(1) Règlement du 1^{er} janvier 1876 sur les payes et les avancements des gens de mer (Archives Nationales, AD⁷¹ 12, p. 292).

du vaisseau. Les coffres de médicaments trouvaient place de chaque côté de cette table. Les infirmiers avaient ordre de maintenir la plus grande propreté au poste des malades et de faire les lits matin et soir ; quatre matelots, chargés de vider les seaux et bailles des malades, les assistaient. Il était recommandé aux chirurgiens-majors d'être soigneux et vigilants, de faire faire exactement le service par les aides et seconds chirurgiens et d'avoir soin qu'un malade ne restât pas couché trop longtemps, quand l'exercice modéré et le grand air pourraient contribuer à dissiper l'espèce d'indolence constituant la première atteinte des affections scorbutiques. On embarquait du riz, de la drèche et de l'oseille confite pour les soupes des malades et une certaine quantité de poules pour les convalescents ; on y ajoutait des carottes, des oignons et de la moutarde broyée dont l'usage était spécialement recommandé aux marins. On se précautionnait aussi d'un supplément de rafraichissements, de vinaigre, d'eau-de-vie, de cassonade et d'extrait de citron « tant pour la composition du breuvage de Colbert, que pour celle du Punch anti-scorbutique, indiqué dans les formules ». Sous aucun prétexte on ne devait mettre du bétail ou des cages à volailles dans l'entrepont ou sous les gaillards des vaisseaux et frégates. Les officiers inspectaient tous les dimanches, à 10 heures, les hardes de leurs hommes, punissaient ceux qui en avaient vendu ou perdu par négligence, et veillaient à ce qu'elles fussent raccommodées. Pour laver leur linge, les matelots disposaient de bailles d'eau douce ; dans les pays chauds, elles servaient de baignoires. D'autres bailles, placées sur le gaillard d'avant, facilitaient aux gens de

l'équipage les moyens de se rincer la bouche chaque matin avec de l'eau et du vinaigre, et tous les quinze jours, le chirurgien-major s'assurait que leurs gencives ne présentaient aucun symptôme de maladie. On ne laissait coucher les matelots mouillés pendant le quart, qu'après avoir constaté qu'ils avaient changé de vêtements avant de se mettre dans leur hamac.

Ils étaient obligés de se peigner tous les jours et, au moins une fois la semaine, de changer de chemise et de se faire raser. Voici la liste des hardes que les matelots devaient posséder :

6 chemises, dont deux au moins de toile blanche.

2 grandes culottes de toile ou d'un coutil grossier.

Un chapeau rond en forme de toque.

4 paires de bas, dont 2 de laine.

2 paires de souliers, dont une dans le sac.

Un hamac, une couverture, et un sac de cuir, dans lequel ils enfermaient leurs hardes. Le reste de l'habillement était laissé à leur volonté. Les matelots dépourvus des objets ci-dessus mentionnés, les achetaient sur leurs avances. Dans les campagnes du nord, le roi faisait embarquer une certaine quantité de cabans, des bottes et des gants de laine, pour les hommes de quart. Il était expressément recommandé de n'admettre dans les équipages que des hommes sains et de refuser tout « sujet scorbutique, vérolé, pulmonique, ou autre dont la convalescence ne seroit pas bien assurée & feroit craindre des rechutes à bord ». Enfin les officiers devaient veiller à la bonne qualité des aliments et boissons (1).

(1) Règlement du 1^{er} janvier 1876 sur la discipline des équi-

Dans le même temps, on réorganisa les écoles d'hydrographie pour « procurer aux Gens de mer, des moyens faciles de s'instruire & d'acquérir toutes les connaissances nécessaires pour conduire les Navires destinés aux longues navigations » (1).

En somme, c'était une réorganisation complète de la marine qu'avait entreprise le Maréchal de Castries. Malheureusement, les événements ne devaient pas permettre à cette nouvelle législation de produire tous ses effets. La tourmente approchait et allait compromettre l'œuvre du Maréchal. Cependant, les quelques années qui restaient à courir avant la Révolution furent les plus brillantes de notre marine, « jamais elle n'avait été plus belle ni mieux équipée ni mieux montée » (2), mais ce qui laissait peut-être le plus à désirer était précisément le recrutement.

La solde continua à n'être payée qu'après de longs retards. On avait pris des précautions pour en assurer le versement exact. Le 4 août 1786, le roi adressa ses instructions sur les formalités à remplir par les gens de mer, par leurs familles ou leurs héritiers légitimes auxquels il pouvait être dû quelque chose, car « Les

pages à bord des vaisseaux (Archives Nationales, AD^{vii} 12, p. 362. — Archives de la Marine, A² 39, p. 57). — Règlement du 1^{er} janvier 1786 sur l'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux (Archives Nationales, AD^{vii} 12, p. 371. — Archives de la Marine, A² 39, p. 69).

(1) Règlement du 1^{er} janvier 1786 concernant les écoles d'hydrographie et la réception des capitaines, maîtres ou patrons Archives Nationales, AD^{vii} 12, p. 461. — Archives de la Marine, A² 39, p. 161).

(2) Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France, 1689-1792*, p. 406.

embarras de la dernière guerre ayant nécessairement apporté quelque distraction à l'attention avec laquelle on voulait observer les mouvemens des Gens de mer, pour connoître les lieux de la résidence des Matelots novices, & des Volontaires qui ont servi sur les Bâtimens de Sa Majesté, il s'est successivement formé dans les ports & dans les quartiers des Classes un dépôt des sommes provenant des salaires, parts de prises, retranschemens de vivres & autres objets dûs à ces particuliers » (1). La guerre d'Amérique n'aurait cependant pas dû causer de tels embarras qu'en 1789 les comptes n'en fussent pas encore réglés. La solde des matelots qui y avaient pris part ne fut acquittée que plusieurs années après (2). La détresse du trésor, et aussi le désordre de l'administration, aggravée par l'animosité des administrateurs civils mécontents de ce que les officiers s'étaient vus attribuer une partie de leurs fonctions, sont les causes de ces retards, qui eurent pour résultat de plonger les marins et leurs familles dans la misère. La levée reste donc pour eux une calamité, à laquelle ils s'empressent de se soustraire par la désertion ; elle est aussi fréquente que jamais 3). La meilleure ordonnance sur le recrutement eut été impuissante à retenir au service des hommes qu'on ne payait pas. Enfin, quoi d'étonnant à ce que le nombre des déserteurs fut si grand, lorsqu'on classait comme matelots, exprès pour pouvoir les envoyer sur la flotte, des gaillards comme les « trois mauvais sujets » que le

(1) Archives de l'Hérault, C. 780.

(2) Maurice Loir, *La Marine Royale en 1789*, p. 224.

(3) Maurice Loir, *La Marine Royale en 1789*, p. 137, 246.

sieur Causmans fit embarquer en 1789, afin de complaire à MM. les Officiers municipaux de Honfleur. Ce sont des « chefs de ligue, écrit-il, qui ont déjà causé quelques troubles et qui sont très dangereux dans ce moment ». Le sieur Causmans prenait les vaisseaux du roi pour des pénitenciers. Si Honfleur avait tout intérêt à se débarrasser de ces gens-là, la flotte n'avait pas beaucoup à gagner en les recueillant (1).

Quant au commerce, le roi lui avait imposé, par l'ordonnance du 4 juillet 1784 (2), certaines charges dans l'intention d'assurer du travail à ceux de ses sujets, qui avaient embrassé la profession de matelot. Dorénavant, on ne pourrait plus admettre dans les équipages des navires marchands, qu'un sixième de marins étrangers, au lieu du tiers précédemment autorisé. Cependant, en cas de besoin, le roi n'hésitait pas à déroger à cette règle ; en présence de la rareté de matelots français, il recommanda en 1785 de laisser les marchands libres jusqu'à nouvel ordre d'employer un tiers de matelots étrangers, comme ils le faisaient autrefois. Bien entendu, l'ordonnance du 4 juillet 1784 continuerait à être appliquée, dès que le retour de bâtiments absents ramènerait assez de matelots français pour permettre de s'y conformer (3). La même ordonnance maintenait à l'égard des armateurs l'obligation d'embarquer un mousse par dix hommes d'équipage ; cette

(1) Lettre du S^r Causmans, Honfleur, 8 août 1789 (Archives de la Marine, C^t 155).

(2) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, tome XXVII, p. 429.

(3) Lettre du Maréchal de Castries, Versailles, 29 mai 1785 (Archives de la Marine, C^t 153).

mesure paraissait indispensable pour faire subsister les enfants des gens de mer et les former à leur métier. Par contre, ils furent entièrement déchargés de la nécessité de prendre un cinquième de novices, reconnue onéreuse au commerce et inutile à l'entretien et au renouvellement des classes. Mais le roi comptait bien que leur propre intérêt les engagerait à en admettre à leur bord un nombre suffisant.

II. — *Les équipages pendant la Révolution.*

Les événements de 1789 devaient produire une profonde impression sur l'esprit des matelots. La rigueur de leur condition les avait rendus avides d'égalité et, très vite, ils étaient devenus enthousiastes de la liberté (1). Malheureusement, trop souvent l'indépendance alla jusqu'à engendrer des révoltes. Le défaut de paiement, les châtimens corporels jugés ignominieux, la défiance à l'égard de leurs chefs, telles furent les principales causes de l'insubordination des équipages. Il existait encore d'autres ferments d'indiscipline. Les hommes étaient témoins des rivalités entre officiers nobles et officiers roturiers, et le dédain affecté par les premiers à l'égard des seconds ne pouvait augmenter leur respect ni pour les uns, ni pour les autres, ni fortifier leur confiance en eux. Ce n'était pas là

(1) Maurice Loir, *La marine et la proclamation de la Première République* (*Revue maritime et coloniale*, novembre 1895, p. 258).

chose nouvelle, il est vrai, car le mépris des officiers rouges à l'égard des bleus affligeait depuis longtemps la marine (1). Enfin un certain nombre de matelots émigrèrent à l'exemple de leurs officiers.

Dès 1790, la mutinerie avait commencé de gagner les équipages. Celui de l'*Iphigénie* exige que le désarmement de cette frégate ait lieu à Toulon et non à Brest. Celui de la *Poulette* se rébellionne parce qu'il n'est pas payé (2). L'apparition du Code pénal du 21 août 1790 jeta l'effervescence parmi les marins de l'escadre de Brest. Un jour, un matelot insulta gravement le major Huon de Kermadec à bord du *Patriote*. L'amiral comte Albert de Rioms, informé, ordonne de lui amener cet homme. Le patron du canot lui répond qu'il ne sera fait aucun mal à son camarade sans le consentement des hommes de son bord. Albert de Rioms se rend sur le *Patriote*, rassemble l'équipage, lui explique la décision qu'il a prise à l'égard du matelot ivre, et donne des ordres pour mettre aux fers le patron qui l'a menacé. Ses paroles déclenchent une véritable révolte, l'amiral s'efforce vainement de l'apaiser, elle se propage à l'escadre entière et les matelots refusent tout service. Des commissaires de l'Assemblée Nationale vinrent à Brest, ouvrirent une enquête, recueillirent les plaintes des révoltés : ils réclamaient des modifications au Code pénal, et la destitution d'Albert de Rioms et de plusieurs officiers. Sur ces deux points ils obtin-

(1) Maurice Loir, *La Marine Royale en 1789*, p. 114. — Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, p. 188.

(2) Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 158.

rent satisfaction : l'amiral donna sa démission et l'Assemblée Nationale abrogea les articles qui avaient soulevé cette émotion. Néanmoins, l'agitation persista et au mois de décembre les vaisseaux furent désarmés et les équipages licenciés (1). En 1792, le 27 septembre, les matelots du *Patriote* se soulèvent encore. Après s'être emparés des canots et de la chaloupe, ils demandent à grands cris leur débarquement en masse, ou celui de leur capitaine. Les insurgés descendent à terre, se rendent à la mairie, mais finissent par se soumettre (2). En 1793, les hommes de la frégate la *Topaze* se refusent à prendre la mer, les efforts de leurs officiers ne peuvent vaincre leur résistance. Ils sont persuadés qu'ils sont trahis (3). Le 13 juin de la même année, les équipages de la *Bretagne* et du *Terrible* s'insurgent et déclarent ne pas vouloir partir. Les officiers municipaux montent à bord et s'informent auprès des rebelles des motifs de leur conduite. Ceux-ci allèguent que les équipages sont incomplets, qu'ils veulent que tous les vaisseaux partent ensemble, qu'ils n'ont pas leurs sacs expédiés par les messageries, qu'ils sont payés en papier et non en argent (4). Au mois de juillet, le défaut de paiement des parts de prises non encore liquidées amène un soulèvement sur la frégate la *Pro-*

(1) Ch. Rouvier, *Histoire des marins français sous la République, de 1789 à 1803*, p. 27.

(2) Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest pendant la Terreur*, p. 56-57.

(3) Chevalier, *Histoire de la Marine Française sous la Première République*, p. 58.

(4) Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest pendant la Terreur*, p. 90 et suiv.

serpine, on ne parvient à ramener les mutins qu'à grand'peine (1). En septembre, l'escadre de Brest, commandée par l'amiral Morard de Galles, était au mouillage dans la baie de Quiberon. Le scorbut sévissait sur les équipages vivant dans le plus grand dénuement, souffrant de mille privations et mécontents de tenir la mer sans combattre. C'est dans cet état d'esprit qu'ils connurent la nouvelle de l'insurrection de Toulon et de la remise de cette ville aux Anglais. Ils s'imaginent qu'on les tient éloignés de Brest pour livrer ce port. Des députations de différents vaisseaux demandent à l'amiral de retourner à Brest pour défendre la ville contre les ennemis de la Révolution. Celui-ci chercha à les calmer, mais refusa formellement de se rendre à Brest sans un ordre du gouvernement. Comme l'insubordination s'étendait, il se transporta sur les vaisseaux contenant le plus de révoltés, pour les ramener à l'obéissance. Il ne put y parvenir. Il réunit alors un conseil composé d'un membre de l'Etat-major et d'un délégué de l'équipage de chaque vaisseau pour examiner la question du retour à Brest. On décida d'envoyer des députés auprès des représentants de la Convention dans le Morbihan. L'amiral écrivit aussi au Ministre pour le prévenir de ces événements et l'informer que si le vent était favorable, il en profiterait pour rentrer à Brest. C'est ce qui advint à la date du 20 septembre. Des capitaines, des officiers, des maîtres et des matelots mis en prison, Morard de Galles perdant son

(1) Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest pendant la Terreur*, p. 94, note.

commandement, telles furent les suites de cette affaire (1).

Une pareille indiscipline ajoutait aux embarras habituels du recrutement (2). Cependant l'Assemblée Nationale décréta que la levée serait provisoirement faite comme par le passé, c'est-à-dire suivant les règles posées par l'ordonnance de 1784 (3). Le 31 décembre 1790 parut un décret sur les classes des gens de mer (4). Voici les principales innovations qu'il renfermait : les pêcheurs, hâleurs de Seine, bateliers et mariniers des bacs et bateaux et autres bâtiments naviguant sur les étangs, lacs, canaux et rivières continuaient à appartenir aux classes, mais en temps de paix, ils n'étaient tenus qu'à l'accomplissement d'une campagne par an (Article 3). D'autre part, la dispense du service commençait pour tous dès l'âge de cinquante-six ans (Art. 10). Désormais, tous les citoyens exerçant une profession maritime éliraient leur syndic et un suppléant à ce syndic pour le cas d'absence ou de maladie (Art. 11), ils

(1) Chevalier, *Histoire de la Marine Française sous la Première République*, p. 95 et suivantes. — Rouvier, *Histoire des marins français sous la République*, p. 135. — O. Troude, *Batailles navales de la France*, t. II, p. 288 et suiv. — Cadiou, *La Marine à Brest sous la Révolution*, (*Revue Maritime*, tome CXLII, juillet 1899, p. 33 et suiv).

(2) O. Troude, *Batailles navales de la France*, t. II, p. 288. — V. Brun, *Guerres maritimes de la France. Port de Toulon*, t. II, p. 189, 200, 266. — Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, p. 280.

(3) Décret du 28 mai 1790 (Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. I, p. 226.

(4) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. II, p. 156.

pourraient profiter de leur assemblée pour arrêter les réclamations qu'ils croyaient utile de faire entendre, dans l'intérêt de leur syndicat, sur les inégalités de répartition de levée (Art. 20). Cependant, en 1793, un décret du 3 mars (1) déclara, par dérogation à celui du 31 décembre 1790, que les citoyens qui ne figuraient pas alors sur les registres des classes, bien qu'ils se livrassent à la navigation intérieure des rivières et des canaux, ne pourraient, pendant toute la durée de la guerre, être assujettis aux levées. Cette exemption s'étendait à tous les citoyens qui, n'étant pas classés, feraient, sur les côtes de la République, la pêche des sardines ou de tout autre poisson, vulgairement connue sous le nom de petite pêche. Mais, après la guerre, s'ils continuaient à se livrer à ces occupations, ils seraient astreints au service maritime. Les levées n'en restaient pas moins difficiles : aussi, autorisa-t-on, par un décret du 21 septembre 1793 (2), les officiers des classes à requérir directement la gendarmerie ou la force armée pour contraindre les gens de mer désobéissants, fuyards ou déserteurs à se présenter, et les faire conduire au port de l'armement. La responsabilité de l'inexécution des ordres de levée incombait aux municipalités. Les officiers mariniers et timoniers qui excédaient les besoins du service, pouvaient, sur un ordre du ministre de la marine, être employés dans un grade inférieur au leur, tout en conservant la paie attachée à

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. V, p. 225.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. VI, p. 220.

leur véritable grade. Le ministre était en outre autorisé à prendre, pour compléter le nombre des novices, les jeunes gens en réquisition, âgés de 18 à 25 ans, qui préféreraient le service des vaisseaux de la République à celui des armées de terre.

Les conditions dans lesquelles le matelot voyageait depuis son domicile jusqu'au port d'armement subsistèrent, telles que les avait déterminées l'ordonnance de 1784; mais le décret du 3 février 1791 (1) décida que le retour des hommes se ferait librement, sans autre surveillance que celle des municipalités, officiers de police et de gendarmerie des lieux par lesquels ils passeraient. A partir de 1792, la moitié de la conduite fut payée en assignats (2) et, l'année suivante, la Convention décréta qu'à l'avenir elle serait, pour les marins comme pour les soldats, de six sous par lieue de poste, en été comme en hiver (3).

Le taux de la solde fut augmenté. Il était alors pour les matelots de 14 à 21 livres par mois. Le décret du 5 juin 1790 (4) en fixa le minimum à 15 livres et le maximum à 24 livres, en graduant les augmentations proportionnellement aux services et au mérite. Celle des officiers marins, qui était de 24 à 70 livres par mois, fut portée de 32 à 80 livres, mais on leur sup-

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. II, p. 227.

(2) Décret du 23 août 1792, (Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. IV, p. 409.

(3) Décret du 10 mai 1793 (Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. V, p. 153.

(4) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. I, p. 238.

prima les indemnités pour demi-rations et les suppléments de paie. D'ailleurs, un décret du 15 septembre (1) vint en établir le tarif comme suit :

Solde par mois

Novices		15 livres
Matelots	3 ^e classe	18 »
	2 ^e »	21 »
	1 ^e »	24 »
Vétérans		27 »
Quartiers-maîtres	2 ^e classe	36 »
	1 ^e »	42 »
Contre-maîtres	2 ^e »	45 »
	1 ^e »	51 »
Seconds maîtres	2 ^e »	54 »
	1 ^e »	63 »
Premiers maîtres	3 ^e »	66 »
	2 ^e »	72 »
	1 ^e »	80 »

Les conditions à remplir pour monter en grade et passer à une paye plus élevée furent déterminées par le décret du 31 décembre 1790 (2), ainsi que l'âge minimum des mousses, des novices et des matelots. Mais l'année suivante, on prit la résolution de ne remettre aux ma-

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. I, p. 420. — Par suite d'une faute d'impression, Duvergier attribue aux seconds maîtres de première classe une solde de 53 livres seulement, alors qu'il en accorde une de 54 livres à ceux de la deuxième classe; l'erreur est évidente. Les premiers recevaient 63 livres; il est facile de rétablir les chiffres en contrôlant le texte de Duvergier par celui de la *Collection générale des décrets rendus par l'Assemblée nationale*; mois de septembre 1790, page 85.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. II, p. 154.

telots que la moitié de leur solde en espèces, l'autre moitié devant l'être en assignats. On se montra plus libéral pour les avances, en déclarant que les deux tiers seraient payés en espèces et un tiers seulement en assignats (1); quelques mois après, le 25 janvier 1793, un décret décida : Art. 1^{er} « La paie des matelots, officiers-mariniers et maîtres de manœuvres, canonnage, charpentage, calfatage et voilerie, sera l'augmentée de neuf livres par mois » (2); et le 17 mai, cette augmentation fut étendue aux pilotes-côtièrs, aux timoniers, aux apprentis-canonnières et aux novices, en même temps on accordait aux mousses une augmentation de quarante sous par mois (3).

Quelques mesures furent votées pour améliorer la vie des matelots à bord. Ainsi, l'Assemblée Nationale décréta, le 9 novembre 1790, la fourniture de tabac aux marins des vaisseaux, du moment qu'ils seraient en rade; on en retiendrait le prix sur leurs gages (4). Le décret du 16 pluviôse an II apporta des modifications plus importantes dans l'intérêt du bien-être et de la santé des hommes. La composition du sac dont les matelots et novices devaient être pourvus resta telle qu'elle avait été déterminée le 1^{er} janvier 1786, mais à la liste des hardes on ajouta trois vestes, trois gilets et

(1) Décret du 23 août 1792 (Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. IV, p. 409).

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. V, p. 153.

(3) Décret du 17 mai 1793 (Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. V, p. 364).

(4) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. II, p. 16.

un bonnet, et le luxe de quatre mouchoirs devint réglementaire. Nul ne touchait ses avances sans justifier de la possession de ce sac. Les officiers visitaient ceux de leur escouade ; les effets d'habillement qui manquaient, soit en totalité, soit en partie, étaient fournis aux matelots et le prix retenu sur leurs avances. Les commandants devaient fixer les époques où ce linge serait lessivé, et donner d'ailleurs tous les ordres nécessaires à la ponctuelle exécution des lois et règlements relatifs à la propreté et à la salubrité. Enfin, toutes les fois que les marins auraient été exposés à la pluie, on leur donnerait un coup d'eau-de-vie à chacun, à raison d'une bouteille pour 32 hommes (1).

Le 11 août 1790 (2), l'Assemblée Nationale édicta quelques prescriptions tendant à donner satisfaction aux gens de mer sans ébranler la discipline : 2 officiers mariniers et 2 matelots étaient appelés à participer à l'examen des comptes relatifs aux désarmements et parts de prises. Elle rappelait que « Les officiers doivent traiter les canonnières et gens de mer avec justice, et avoir pour eux les égards qui leur sont expressément recommandés par les ordonnances, à peine de punition. Les canonnières et matelots, de leur côté, doivent respect et obéissance absolue, dans les choses concernant le service, aux officiers et officiers mariniers, et ceux qui s'en écarteront seront punis selon la rigueur des ordonnances » (Art. 6). En même temps, des

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. VII, p. 35.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. I, p. 324.

mesures de rigueur étaient annoncées contre toute atteinte à l'ordre et à la discipline militaire : « Le procès sera fait et parfait aux instigateurs, fauteurs, et participants de ces séditions et mouvemens ; et par le jugement à intervenir, ils seront déclarés déchus pour jamais du titre de citoyen actif, traîtres à la patrie, infâmes, indignes de porter les armes, chassés de leurs corps et des arsenaux. Ils pourront même être condamnés à des peines afflictives, conformément aux ordonnances » (Art. 9). D'ailleurs, après avoir obéi, chacun pouvait librement faire parvenir directement ses plaintes aux supérieurs, au Ministre ou à l'Assemblée Nationale (Art. 10). Peu de jours après, le 21 août (1), parut un décret concernant les peines à infliger pour les fautes et délits commis dans l'armée navale et dans les ports et arsenaux. Les points les plus saillants de ce décret sont l'institution du jury militaire (Titre I, art. 5), le maintien du port de la liane pour les maîtres d'équipage et principaux maîtres, dont ils pouvaient se servir pour punir les hommes de mauvaise volonté dans l'exécution des manœuvres (Titre I, art. 2), le maintien des châtimens corporels : les coups de corde au cabestan, la cale et la bouline. L'apparition de ce code fut la cause, ou au moins le prétexte, des révoltes qui éclatèrent parmi les équipages de l'escadre à Brest.

La caisse des invalides de la marine fut conservée (Décret du 30 avril 1791) (2). Elle était destinée à pourvoir au soulagement des officiers militaires et d'adminis-

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil d'Etat*, t. I, p. 381.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil d'Etat*, t. II, p. 418.

tration, officiers mariniens, matelots, novices, moussettes, sous-officiers, soldats et autres employés du département de la marine et à celui de leurs familles. Les fonds lui appartenant ne pouvaient, sous aucun prétexte, être détournés de cette destination. Aucune pension ne pouvait excéder 600 livres, même lorsqu'elle était accordée à une veuve et à ses enfants réunis. Nul ne pouvait obtenir de pension sur la caisse des invalides, s'il avait quelque traitement ou salaire public ou pension sur l'Etat. Un règlement annexé à ce décret répartissait en cinq classes les invalides de la marine suivant leurs appointements d'activité ; à titre de suppléments, 6 livres par mois étaient accordées à ceux que leurs blessures ou infirmités mettaient habituellement hors d'état de travailler, et 2 livres par mois et par enfant à ceux qui avaient des enfants au-dessous de six ans.

Indépendamment de ces pensions, la Convention avait décidé, le 6 Brumaire an III (1), que les anciens marins seraient admissibles aux places de gardiens de vaisseaux, ports, ateliers, bureaux et magasins des arsenaux de la marine. Auparavant, on avait résolu d'attribuer des secours aux familles des marins au service de l'Etat (2). Les personnes qui sollicitaient un secours se faisaient inscrire au greffe de leur municipalité, dont l'avis sur chaque requête était envoyé avec pièces justificatives au directoire du district, qui transmettait le dossier au directoire du département. Il était expédié

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. VII, p. 379.

(2) Décret du 4 mai 1793. — (Duvergier, *Lois, décrets ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. V, p. 334)

ensuite au ministre de l'intérieur ; celui-ci, après vérification, admettait ou rejetait la demande. Les secours étaient payables par trimestre et d'avance, d'après le tarif suivant :

Par an :

50 livres à chaque fils ou fille jusqu'à l'âge de 12 ans ;

100 livres à chaque fils ou fille invalide et incapable de travailler, quel que soit leur âge après 12 ans accomplis ;

100 livres pour les épouses ;

100 livres pour les père et mère et pour chacun d'eux, s'ils sont âgés de plus de 60 ans ou s'ils sont infirmes ou incapables de travailler, quel que soit leur âge ;

100 livres pour les mères en état de viduité, quel que soit leur âge ;

50 livres pour les frères et sœurs orphelins jusqu'à l'âge de 12 ans accomplis.

100 livres pour les dits frères et sœurs orphelins, qui, âgés de plus de 12 ans, seraient, à raison de leurs infirmités, hors d'état de travailler.

Si les citoyens, en considération desquels les secours auraient été accordés, venaient à périr dans les combats au service de la république, les individus de leur famille secourus recevaient, à titre de gratification, une somme une fois payée égale à la valeur de 4 années du secours dont ils jouissaient. Néanmoins, les individus qui, à raison de la mort du même citoyen, auraient droit par ailleurs, en vertu d'une autre loi, à d'autres pensions ou gratifications de l'Etat, ne pouvaient, en même temps, jouir du bénéfice du présent décret.

CHAPITRE VII

L'INSCRIPTION MARITIME

- I. Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795). — Difficulté du recrutement en l'an IV. — Analyse de la loi du 3 brumaire an IV. — Textes législatifs complémentaires : avancement des gens de mer, composition des équipages, exemption des maîtres de barque et pilotes lamaneurs, conduite, solde, pensions. — Effets produits par cette législation. — Difficultés auxquelles se heurte la levée des matelots. — Opinion de l'amiral Ganteaume. — Misère des gens de mer. — Désertions. — On pratique la presse. — Augmentation du nombre des matelots par naturalisation, par extension du territoire. — Levée de conscrits pour la flotte. — Equipages permanents. — Equipages de haut bord et de flottille ; leur dissolution en 1814. — Difficulté du recrutement pendant les dernières années de l'Empire. — Nombreuses amnisties publiées sous la Restauration en faveur des déserteurs. — Equipages de ligne.
- II. Levée permanente et autres modifications apportées à la loi du 3 brumaire an IV de 1835 à 1896. — Inconvénients des levées périodiques. — La levée permanente (circulaire du 9 avril 1835). — Obligation de constituer des dépôts. — Levées extraordinaires au moment de la guerre de Crimée. — Garanties données aux inscrits maritimes : réduction de leurs obligations militaires, sursis, devancement d'appel, congés, remplacement. — Amélioration de leur sort : indemnités de route et de séjour ;

solde ; pensions de demi-solde ; établissement des pupilles de la marine ; adoucissement des peines disciplinaires. — Mesures prises à l'égard de la marine marchande. — Règles posées pour le rapatriement des matelots et la composition des équipages. Primes de navigation.

- III. Loi du 24 décembre 1896. — Nécessité d'un remaniement législatif de l'inscription maritime. — Travaux préparatoires de la loi de 1896. — Analyse de cette loi. — Textes législatifs complémentaires ; engagements volontaires pendant la durée de la guerre ; corps de marins indigènes. — Amélioration du sort du matelot : solde, peines disciplinaires, hygiène, pensions de demi-soldes. — Mesures prises à l'égard de la marine marchande : composition des équipages, rapatriement des matelots ; primes.

I. — *Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795).*

Les mesures prises par les Assemblées révolutionnaires ne rendirent pas plus facile la formation des équipages. En 1795, ceux de l'escadre confiée au contre-amiral Martin étaient composés, pour moitié, de soldats volontaires ou réquisitionnés parmi les bataillons du Rhin ; sur un effectif de 12.000 hommes, 7.500 n'avaient jamais été à la mer ! Les matelots, dans le plus grand dénuement, furent habillés avec des vêtements pris dans les dépôts des biens des émigrés ; après 25 jours de campagne, le contre-amiral Martin rentrait à Toulon, et ralliait 6 vaisseaux et 2 frégates venus de Brest, les équipages de ces vaisseaux réunis comptèrent alors près de 7.000 manquants par suite de maladies et de désertions (1). Au mois d'octobre, la division, placée

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*,

sous le commandement du capitaine Ganteaume, ne put mettre à la voile que grâce à une levée extraordinaire effectuée dans les petits ports et les villages provençaux, levée qui ressemblait singulièrement à la presse (1).

Telle était la situation, lorsque parut la loi du 3 brumaire an IV (2) 25 octobre 1795, organisant l'inscription maritime. « Il y aura, disait l'article 1^{er}, section I, une inscription particulière des citoyens français qui se destineront à la navigation ». Y seront compris : 1^o les marins de tout grade et de toute profession, naviguant dans l'armée navale ou sur les bâtiments de commerce ; 2^o ceux qui se livrent à la pêche maritime sur les côtes, ou dans les rivières jusqu'où remonte la marée, et pour celles où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter ; 3^o ceux qui naviguent sur les pataches, allèges, bateaux et chaloupes dans les rades et dans les rivières, jusqu'aux limites ci-dessus indiquées. Le jeune citoyen qui commençait à naviguer recevait la qualification de *mousse* de 10 ans à 15 ans accomplis, et celle de *novice* au-dessus de cet âge. Le mousse ou le novice qui, après 6 mois de navigation, avait satisfait à un examen, pouvait être employé comme *aspirant de la dernière classe*. Tout citoyen commençant à naviguer était inscrit sur un rôle particulier. L'article 5 déterminait les

t. II, p. 226 et suiv. — Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, p. 280.

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 281.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. VIII, p. 439.

conditions auxquelles avait lieu l'inscription : « Sera compris dans l'inscription maritime tout citoyen âgé de dix-huit ans révolus, qui, ayant rempli une des conditions suivantes, voudra continuer la navigation ou la pêche : 1° d'avoir fait deux voyages de long cours ; 2° d'avoir fait la navigation pendant dix-huit mois ; 3° d'avoir fait la petite pêche pendant deux ans ; 4° d'avoir servi pendant deux ans en qualité d'apprenti-marin. A cet effet, il se présentera, accompagné de son père ou de deux de ses plus proches parents ou voisins, au bureau de l'inscription de son quartier, où il lui sera donné connaissance des lois et règlements qui déterminent les obligations et les droits des marins inscrits. » Celui qui, remplissant ces conditions, négligeait de se faire inscrire, l'était d'office, on le considérait comme consentant du seul fait qu'il persistait à naviguer. Le citoyen français inscrit était dispensé de tout service public autre que celui de la marine.

La section II traitait de la division du territoire maritime en arrondissements, quartiers et syndicats, et de l'appel des marins au service. Tout marin inscrit était tenu de répondre à première réquisition. Mais avant de recourir à cette mesure, on s'adressait aux volontaires ; ceux qui se présentaient étaient notés sur un registre spécial et commandés de préférence ; à titre de gratification, ils recevaient un mois de solde. Tout officier marinier consentant à servir à la paie de matelot de la haute classe se voyait l'objet de pareille faveur. Si le nombre des matelots qui se présentaient spontanément excédait les besoins, on choisissait ceux qui s'étaient offerts les premiers ; en cas d'insuffisance seulement, on procédait à une levée. Dans chaque quar-

tier, les marins étaient répartis en 4 classes : 1^o célibataires ; 2^o veufs sans enfants ; 3^o hommes mariés sans enfants ; 4^o pères de famille. La seconde classe ne devait être mise en réquisition qu'en cas d'insuffisance de la première, il en était usé de même à l'égard des deux autres. Dans chaque quartier, le marin comptant le moins de service sur la flotte était requis le premier ; à égalité de service, on prenait le plus anciennement débarqué, soit des bâtiments de la République, soit de ceux du commerce. Dans un délai de quatre jours francs après la publication des listes, le marin désigné pour marcher pouvait présenter ses réclamations à l'administration municipale, elle entendait le syndic et prononçait. Si la réclamation était admise, l'homme qui devait remplacer le réclamant était désigné sur le champ.

La section III énumérait les avantages attachés à l'état de marin inscrit. Il était exempt de réquisition pour l'Etat à 50 ans révolus et conservait le droit de se faire rayer de l'inscription maritime, s'il manifestait le désir de renoncer à la navigation et à la pêche, mais la radiation n'avait d'effet qu'un an après avoir été prononcée. La déclaration de renonciation n'était pas admise en temps de guerre et son effet était suspendu si les hostilités éclataient avant que le délai d'un an fût révolu. Le marin qui voulait reprendre sa profession était réinscrit au grade et à la paie qu'il avait lors de sa radiation. Lorsque le marin n'était pas commandé pour le service, il avait toute liberté pour naviguer au commerce, à condition de faire inscrire son mouvement sur le rôle des gens de mer de son quartier et de celui où il se rendait. Les inscrits obtenaient des pensions proportionnelles à la

durée de leur service suivant leur grade, âge, blessures ou infirmités. En temps de paix, le service sur les bâtiments de la République comptait 18 mois pour un an ; sur les bâtiments de commerce, 6 mois pour un an. En temps de guerre, sur les bâtiments de la République ou sur les corsaires l'année comptait double, et sur les bâtiments de commerce un an pour un an. Les veuves et enfants des marins avaient droit aux secours et pensions accordés aux veuves et enfants des défenseurs de la Patrie. Le gouvernement prenait soin des enfants du matelot ; ceux qui avaient moins de 10 ans recevaient pendant la durée du service de leur père un secours mensuel, et on accordait de préférence aux fils des gens de mer les emplois de mousques sur les bâtiments de la République et sur ceux du commerce. Tout marin appelé au service recevait une conduite ; il pouvait déléguer en faveur de sa famille le tiers de ses salaires présumés gagnés, déduction faite des avances. En cas de naufrage, la solde était payée jusqu'au moment du naufrage ; si le matelot perdait des effets, on les lui remboursait, et on lui donnait une conduite. Le produit net des prises appartenait aux équipages preneurs. Les articles 37 à 40 déterminaient les grades des gens de mer et les conditions de l'avancement.

La section VI traitait des apprentis marins. La République voulait en entretenir annuellement à son service deux mille enrôlés volontairement pour une période de deux années et remplacés tous les ans par moitié.

La section VII concernait les ouvriers des ports.

Telle était la loi du 3 Brumaire an IV, loi fondamentale de l'inscription maritime. D'autres textes législatifs la complétèrent. En même temps qu'elle, furent pro-

mulguées deux lois réglementant l'avancement des gens de mer et la composition des équipages (1). Quelques mois après (21 ventôse an IV = 11 mars 1796), un arrêté du Directoire (2) fixa l'exécution de la loi du 3 Brumaire an IV et déclara (art. 10) que les maîtres au petit cabotage, les pilotes lamaneurs, les maîtres de bateaux pêcheurs et autres maîtres de bateaux, propriétaires, habitués dans l'étendue des quartiers maritimes ou riverains, et employés à la conduite de leurs bateaux ne pourraient être levés qu'en vertu d'ordres formels du ministre. Le décret du 7 Vendémiaire an IX (29 septembre 1800) (3) disposa que seuls étaient bénéficiaires de cette exemption les propriétaires ou conducteurs d'une embarcation d'au moins 15 tonneaux. On n'admettait qu'un seul propriétaire par bateau, encore devait-il être âgé de 40 ans révolus et avoir fait dix-huit mois de campagne sur les vaisseaux de la République ; ceux qui n'avaient pas l'âge requis pouvaient être commandés pour le service, quel que fût le temps qu'ils aient navigué pour l'Etat.

L'arrêté du Directoire exécutif du 1^{er} Ventôse an VI (19 février 1798) (4) maintint l'allocation de 3 sous par lieue, indépendamment du port des hardes, en faveur des marins voyageant pour le service, naufragés ou pro-

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. VIII, p. 459 et 462.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. VIII, p. 66.

(3) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XII, p. 321.

(4) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. X, p. 236.

venant des prisons ennemies. Le logement en route continuait à leur être fourni, comme par le passé, par les administrations municipales.

La loi du 16 germinal an IV (5 avril 1796) (1) et l'arrêté du Directoire du 10 floréal suivant (29 avril) (2) décidèrent que désormais la solde dans la marine serait payée en valeur fixe, et la loi du 11 prairial an V (30 mai 1797) (3) qu'elle le serait en numéraire. Le taux remanié par une ordonnance du 1^{er} juillet 1814 (4), variait de 36 à 90 francs pour les officiers mariniens ; de 72 à 90 pour les pilotes côtiers suivant l'importance du bâtiment ; de 21 à 27 pour les matelots ; il était de 30 francs pour les vétérans, de 18 pour les novices et de 15 pour les mousses. En outre, des suppléments étaient accordés aux matelots affectés à certaines spécialités (gabiers, timoniers) ou remplissant des fonctions particulières (barbiers, infirmiers). Ce tarif fut modifié en 1824 (Ordonnance du 17 mars) (5) et remplacé par le suivant :

Maîtres de manœuvre, canonage et timonerie, de 60 à 90 francs par mois ;

Quartiers-maîtres de manœuvre, canonage et timonerie, 36 et 42 francs par mois.

Maîtres de charpentage, calfatage et voilerie, de 54 à 81 francs par mois.

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. IX, p. 87.

(2) *Ibidem*, t. IX, p. 109.

(3) *Ibidem*, t. IX, p. 421.

(4) *Ibidem*, t. XIX, p. 431.

(5) *Ibidem*, t. XXIV, p. 451.

Quartiers-maitres de charpentage, calfatage et voilerie, 33 et 39 francs par mois ;

Matelots	1 ^e Classe :	30 francs par mois	
«	2 ^e Classe :	27	«
«	3 ^e Classe :	24	«
Novices		18	«
Mousses	1 ^e Classe :	15	«
«	2 ^e Classe :	12	«

Comme le précédent, le nouveau tarif prévoyait un certain nombre de suppléments. La possibilité de déléguer le tiers de sa solde à sa famille avait été garanti à tout homme embarqué sur un bâtiment de l'Etat par l'arrêté du 25 brumaire an XI (16 novembre 1802) (1) ; mais dans aucun cas il n'était permis au matelot de déléguer tout ou partie de ses avances ou de sa solde, sans justifier de la possession du sac réglementaire.

A différentes reprises, le gouvernement s'occupa du sort des marins âgés ou infirmes. L'arrêté du 7 brumaire an IX (29 octobre 1800) (2) décida qu'il serait accordé des soldes de retraite aux individus appartenant à la marine, qui se retiraient du service après 25 ans effectifs ou à la suite de blessures ou d'infirmités. Leur service était évalué de la manière suivante :

A terre, en activité comme en non activité, il compte pour le temps de sa durée ;

Pendant les campagnes, en temps de guerre, il compte double de sa durée ;

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XIV, p. 34.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XII, p. 337.

Pendant les campagnes, en temps de paix, il compte une moitié en sus de sa durée ;

Aux colonies, pendant la guerre, il compte double de sa durée ;

Aux colonies, pendant la paix, il compte une moitié en sus de sa durée ;

Sur les bâtiments de commerce, en paix ou en guerre, il compte la moitié de sa durée ;

Sur les bâtiments particuliers armés en course, il compte le temps de sa durée ;

Sur les corsaires ou les bâtiments de commerce, il n'était compté que du jour du départ du bâtiment et ne pouvait entrer pour plus d'un tiers dans l'évaluation totale ; les deux autres tiers devant être en service public. Il y avait un minimum et un maximum pour la solde de retraite de chaque grade (1). Pour 25 ans de service, elle était fixée au minimum et augmentait d'un vingtième pour chaque année excédant le nombre de 25, sans pouvoir s'élever au delà du maximum. La solde de retraite n'était accordée pour cause de blessures ou infirmités que si elles résultaient des événements de la guerre ou des fatigues de la mer et rendaient l'infirme ou blessé absolument incapable de continuer son service. Les fractures ou infirmités provenant de chutes ou accidents sur les vaisseaux ou dans les ports étaient réputés blessures et donnaient le même droit. Le taux de la solde de retraite variait suivant la gravité de la blessure et l'incapacité de travail qui en résultait. Tout marin qui, après avoir obtenu sa solde de retraite, gué-

(1) Ce minimum et ce maximum étaient ainsi fixés par un tableau annexe.

rissait et se trouvait en état de reprendre du service, pouvait sur sa demande y être rappelé. Le temps passé dans la jouissance de la solde de retraite lui était compté comme temps de service à terre. Les soldes de retraite et traitements de réforme étaient payés sur les fonds annuels du département de la marine ; à partir de l'arrêté du 19 frimaire an XI (10 décembre 1802) (1) ils le furent sur les fonds de la caisse des invalides ;

	Solde de retraite par ancienneté		Solde de retraite pour infirmités ou blessures		
	Minimum d'ancienneté	Maximum d'ancienneté	Infirmités non provenant de blessures minimum	Perte d'un membre ou blessures équivalentes minimum	Perte de 2 membres ou de la vue ; maximum des infirmités ou blessures
Maitres entretenus de tout genre, premiers maitres non entretenus de manœuvre et de cannonage .	300	600	200	300	600
Premier maitre de timonerie, charpentier, calfat, voilier, seconds maitres de tout genre, contre-maitres de manœuvre ou des ports .	200	450	135	200	450
Aide-maitre ouvrier, quartier-maitre, timonier, gabier.	170	340	115	170	400
Matelot, novice et mousse .	150	300	100	150	365

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du conseil d'Etat*, t. XIV, p. 58.

celle-ci vit convertir en une taxe fixe par un arrêté du même jour (1) la retenue de 3 centimes pour franc perçue à son profit sur les bénéfices des gens de mer naviguant à la part. En 1823, une ordonnance du 17 septembre (2) déclara que le temps employé par les inscrits à la pêche en mer sur des bateaux munis d'un rôle d'équipage serait admis pour la moitié de sa durée au nombre des services donnant droit à la demi-solde. L'année suivante (ordonnance du 22 janvier) (3), on prit en considération le temps de captivité comme prisonnier de guerre pour l'obtention de soldes de retraite, pensions et demi-soldes sur la caisse des invalides de la marine. Une ordonnance du 12 mars 1826 (4) remania la législation des pensions en décidant que les officiers mariniens, matelots, novices et mousses comptant au service du roi exclusivement 25 années d'activité, dont 6 au moins de navigation effective, obtiendraient la solde de retraite attribuée par l'arrêté du 29 août 1803 aux grades qu'ils avaient exercés, ou encore, lorsque soit par le fer ou le feu de l'ennemi, soit par accident, en remplissant un service commandé, ils avaient éprouvé des mutilations, reçu des blessures ou contracté des infirmités (5). Les veuves et les orphelins avaient droit à des secours. Les officiers mariniens et marins, qui, sans avoir fourni 300 mois d'activité au service

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XIV, p. 57.

(2) *Ibidem*, t. XXIV, p. 355.

(3) *Ibidem*, t. XXIV, p. 420.

(4) *Ibidem*, t. XXVI, p. 57.

(5) La quotité des soldes de retraites était réglée d'après le tarif suivant :

exclusif du roi, les avaient complétés sur les bâtiments du commerce et à la pêche, pouvaient obtenir la demi-solde à 50 ans au lieu de 60 ; cependant l'activité à la pêche ne comptait que pour moitié de sa durée. Les veuves des demi-soldiers pouvaient obtenir la pension à 40 ans au lieu de 50.

Disons enfin que, d'après le titre II, article 7, de la

Grades	Pour ancienneté		Pour mutilations ou blessures graves				Pour infirmités provenant de blessures ou d'événements du service		
	minimum	maximum	Perte de 2 membres ou de la vue	Perte d'un membre	Blessures qui, sans occasionner la perte d'un membre en ôtent l'usage		le quart du maximum	25 ^e des 3/4 restants pour chaque année au-delà de 20 ans, campagnes comprises	maximum à 45 ans
					minimum à 20 ans	maximum, campagnes comprises			
Seconds maîtres et autres, servant sur les vaisseaux du roi, dont le grade à bord est assimilé à celui de sergent . . .	fr. 200	fr. 400	fr. 600	fr. 500	fr. 200	fr. 400	fr. 100	fr. 12,00	fr. 400
Officiers-mariniers naviguant, de toute profession et autres, dont le grade à bord est assimilé à celui de caporal . . .	fr. 170	fr. 340	fr. 510	fr. 425	fr. 170	fr. 340	fr. 85	fr. 10,20	fr. 340
Matelots, novices, mousses et autres, assimilés aux soldats	fr. 150	fr. 300	fr. 450	fr. 375	fr. 150	fr. 300	fr. 75	fr. 9,00	fr. 300

loi du 19 fructidor an VI (5 septembre 1798) (1) relative au mode de formation de l'armée de terre, on ne pouvait y incorporer les citoyens destinés au service de la marine.

L'effet produit par cette législation ne fut pas toujours des plus heureux. La levée des équipages ne se faisait qu'au prix de grandes difficultés. En 1796, l'amiral Truguet et l'amiral Villaret ne parvenaient pas à compléter leurs effectifs (2) ; par contre, en 1798, l'armement des vaisseaux qui allaient prendre part à l'expédition d'Egypte fut relativement aisé : le paiement aux matelots de l'arriéré de leur solde produisit un merveilleux effet, c'est tambour battant, drapeaux déployés répétant avec allégresse le *Chant du Départ* qu'ils firent leur entrée à Toulon (3), néanmoins pas un vaisseau ne put avoir son équipage au complet. M. Chevalier nous signale l'*Orient*, vaisseau-amiral, comme n'ayant que 850 hommes au lieu de 1.130 ; et les autres étaient à l'avenant, 800 hommes seulement sur le *Guillaume Tell*, 650 sur le *Franklin*, 730 sur le *Tonnant* au lieu de 866 ; le *Timoléon* en avait 500, le *Spartiate* 550, l'*Aiglon*, l'*Heureux*, le *Mercure* et le *Généreux* 600, le *Guerrier* 620, et le *Peuple Souverain* 670, l'effectif réglementaire de chacun d'eux en comportait 706 (4). Au

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. X, p. 406.

(2) E. Chevalier, *Histoire de la marine française sous la première République*, p. 250.

(3) Maurice Loir, *Jean-Gaspard Vence, corsaire et amiral (1747-1808)* (*Revue maritime et coloniale*, décembre 1893, p. 497).

(4) E. Chevalier, *Histoire de la marine française sous la première République*, p. 348.

mois de juin 1801, le contre-amiral Linois ne put quitter Toulon qu'en embarquant des soldats au lieu de matelots, et en désarmant tous les autres bâtiments qui se trouvaient en rade (1). En présence de ces embarras, le découragement de l'amiral Ganteaume, alors préfet maritime de Toulon, était tel qu'il écrivit au ministre au mois de brumaire an XI : « L'institution des classes est, ainsi que bien d'autres dans la marine, dans une pleine caducité ; tous ses ressorts sont usés, et il faut, ainsi qu'on le fait pour la guerre, substituer un nouveau système de recrutement à celui qui a eu lieu jusqu'à ce jour ». Il souhaitait d'affecter à chaque vaisseau un équipage permanent et de ne recourir aux classes que comme auxiliaires (2). Chaque fois qu'il s'agit de faire prendre la mer à un bâtiment, les mêmes préoccupations se présentent (3), et les causes de ce désarroi sont toujours les mêmes. La solde est payée inexactement ou par acomptes insuffisants (4) ; enfin

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 360.

(2) Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, p. 321. V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 384.

(3) Lallemand, *Chronique du port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1894, p. 226, 236 ; juillet 1894, p. 46, 50, 51, 64, 65 ; août 1894, p. 375, 378, 390 ; octobre 1894, p. 35, 46 ; novembre 1894, p. 396, 398 ; décembre 1894, p. 537, 542. — V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 397, 483. — Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, p. 333, 338.

(4) E. Chevalier, *Histoire de la marine française sous la première République*, p. 250. — Maurice Loir, *Jean-Gaspard Vence, corsaire et amiral (1747-1808)* (*Revue maritime et co-*

en 1806, la loi de finances du 24 avril met à la disposition du ministre un crédit extraordinaire de 60 millions pour liquider les créances arriérées (1). Les familles des marins sont dans la misère et malgré leurs plaintes ne peuvent obtenir le versement des délégations (2). Aussi les désertions sont-elles nombreuses (3); encore faut-il ajouter au nombre des hommes manquants dans les quartiers, ceux qui avaient émigré, notamment à Toulon, pendant l'occupation de cette ville par les Anglais (4), et ceux qui, tombés aux mains de l'ennemi, avaient été faits prisonniers (5). Pour attirer les hommes, on leur faisait toute espèce de promesses, promesse de les bien payer, d'accorder des secours à leurs familles, de ne pas inquiéter les déserteurs, mais les gens de mer, si souvent déçus, n'ajoutaient pas foi

loniale, décembre 1893, p. 501 et 503). — Lallemand, *Chronique du port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1894, p. 253; octobre 1894, p. 57).

(1) Lallemand, *Chronique du port de Lorient* (*Revue maritime et coloniale*, octobre 1894, p. 66).

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 300. — Lallemand, *Chronique du Port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, novembre 1894, p. 402).

(3) Lallemand, *Chronique du Port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, juillet 1894, p. 57; août 1894, p. 375; décembre 1894, p. 558). — Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 469.

(4) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 316 et suiv.

(5) E. Chevalier, *Histoire de la marine française sous la première République*, p. 250.

à ces bonnes paroles et elles restaient sans effet (1). Contre les déserteurs on reprend l'éternel système de mesures de rigueur et de clémence alternées.

Un arrêté du 24 fructidor an IV (10 septembre 1796) (2), prescrivit aux gens de mer inscrits, requis pour le service, qui ne s'étaient pas rendus à leur poste ou l'avaient quitté sans permission, de se présenter à l'officier d'administration de leur quartier dans les 8 jours. Passé ce délai, des mesures de rigueur seraient prises contre eux ; si elles demeuraient sans efficacité, on rendrait leurs familles responsables de leur évasion ou désertion et on leur imposerait une garnison. Défense était faite à tous capitaines, maîtres et patrons de cacher ou de recéler des marins, sous peine de destitution et d'embarquement sur les vaisseaux de l'Etat en qualité de simples matelots. On traque les déserteurs de toutes parts, on place des garnisaires dans leurs familles ; celles-ci sont parfois dans un tel dénue-
ment que les garnisaires, ne trouvant rien chez elles, réclament des secours pour vivre (3). D'autres fois, on essaye des voies de douceur en proclamant une amnistie (5 brumaire an XI, 15 floréal an XII, 12 août 1807) (4). Dans le but de prévenir des désertions, on

(1) E. Chevalier, *Histoire de la marine française sous la première République*, p. 250. — V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 300.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. IX, p. 205.

(3) Lallemand, *Chronique du port de Lorient, de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, décembre 1894, p. 558),

(4) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XIV, p. 28 ; p. 548 ; — V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 469.

juge même prudent, en attendant l'embarquement, de loger les hommes rassemblés dans une prison. Le fait se passe à Nantes en 1805. Le procédé n'était pas neuf, le duc de Charost l'avait déjà employé sous Colbert ; le ministre Decrès s'en indigna cependant et donna l'ordre d'embarquer [ces matelots à bord du stationnaire *le Mindin* ; le préfet ne trouvant pas cette chaloupe-canonnière assez vaste pour les abriter, et reconnaissant toutefois son peu d'égards vis-à-vis de ces braves gens, proposa, pour tout concilier, de changer le nom du local et de baptiser sa prison, caserne (1).

De plus en plus on revient aux anciens usages, on recourt à la presse, on enlève des hommes sur les caboteurs, les bateaux de transport et de pêche, on exécute des rafles dans les cabarets des ports (2) ; naturellement, cette façon d'agir, très préjudiciable au commerce, soulevait ses protestations ; les pêcheurs complétaient leurs équipages avec des femmes et les armateurs n'avaient à leur disposition que des enfants, des vieillards ou des invalides (3).

On augmenta cependant le nombre des matelots en décidant (arrêté du 14 [fructidor an VIII = 1^{er} septembre 1800) (4), que tous les marins étrangers résidant sur le

(1) Lallemand, *Chronique du port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, août et octobre 1894, p. 390 et 38-39).

(2) *Ibidem.* (*Revue maritime et coloniale*, 1894, mai, p. 226, 236 ; juillet, p. 63 ; août, p. 400, 401 ; octobre, p. 44, 45, 46 ; décembre, p. 542).

(3) *Ibidem* (*Revue maritime et coloniale*, 1894, juillet, p. 50 ; août, p. 401).

(4) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XII, p. 300.

territoire de la République, mariés à une femme française et ayant navigué sur les bâtiments de commerce français seraient tenus de se faire inscrire et de servir sur les vaisseaux de l'Etat. Dès lors, ils étaient considérés comme marins français, soumis au même traitement et admis à la participation des mêmes privilèges. De plus, l'inscription maritime s'étendait à mesure que le territoire s'accroissait. En 1805, la République Ligurienne se fonda dans l'Empire Français et un décret du 7 décembre (1) y installa l'inscription maritime. En 1810 (décret du 28 septembre), on leva 400 hommes en Illyrie pour la flotte de la Méditerranée (2), à la même date on en leva d'autres le long de la Baltique (3) et le décret du 4 juillet 1811 concernant l'organisation générale des départements hanséatiques y introduit l'inscription maritime (4). La même année, un décret du 1^{er} février prescrivit de lever 400 matelots en Corse (5), toutes les mesures prises contre ces derniers restèrent vaines, car ils avaient cherché abri en Sardaigne. Enfin, un décret du 19 janvier avait mis les enfants trouvés,

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XV, p. 384.

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 536.

(3) Kéraval, *Histoire d'une flotte du temps passé (Revue maritime et coloniale)*, mars 1890, p. 454.

(4) Décret du 4 juillet 1811 (titre VII). — Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XVII, p. 463).

(5) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 543.

dès l'âge de douze ans, à la disposition du ministre de la marine (1).

À défaut de matelots, l'empereur prescrivit en 1804 d'embarquer des soldats et, pour stimuler leur zèle, il ordonna la distribution mensuelle de prix à ceux qui auraient témoigné du plus de bonne volonté dans leur nouveau service (2). Un sénatus-consulte du 13 décembre 1810 réserva les cantons littoraux de 30 départements pour la conscription du service de mer, et ordonna la levée de quarante mille conscrits pour la marine (3).

Ces différentes mesures étaient insuffisantes, il fallait faire davantage. Napoléon le comprit et dans le décret du 2 mars 1808, il jeta les bases d'une organisation nouvelle. Il voulait établir un contact plus étroit entre les officiers et les équipages, et donner à chaque groupe une existence permanente, d'où le nom d'*équipages permanents* porté par les nouveaux bataillons. On en créait 50 destinés à former le noyau de l'équipage d'autant de vaisseaux, composés de conscrits qui prendraient le nom d'apprentis-marins et complétés au moment de l'armement, par une levée de matelots inscrits. Ces der-

(1) Bajot, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p. 88.

(2) Lallemand, *Chronique du port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, juillet 1894, p. 69-70).

(3) Ces trente départements étaient les suivants : Alpes-Maritimes, Apennins, Aude, Bouches-du-Rhône, Calvados, Charente-Inférieure, Côtes-du-Nord, Dyle, Escaut, Finistère, Gard, Gênes, Gironde, Hérault, Ille-et-Vilaine, Landes, Loire-Inférieure, Lys, Manche, Montenotte, Morbihan, Deux-Nèthes, Nord, Pas-de-Calais, Basses-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Seine-Inférieure, Somme, Var, et Vendée. — Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XVII, p. 263.

niers, après avoir été congédiés, restaient soumis à toutes les obligations résultant de leur inscription. Les hommes incorporés montrèrent peu d'enthousiasme, bien que le Ministre eut recommandé de les traiter paternellement, « il faut les habituer à l'austérité du service, mais avec des formes débonnaires », il faut qu'ils écrivent à leurs familles qu'ils sont bien habillés, bien nourris et bien traités et les commandants sont invités à lire les lettres qu'ils recevront de leurs parents pour voir les conseils qui leur seront donnés ! Malheureusement, le travail d'organisation de ces bataillons fut confié au général Combis, il compliqua de telle manière l'administration de ces corps par une infinité de petits détails qu'ils ne purent être régulièrement constitués avant l'année 1810 (1). Un décret du 11 septembre leur fait prendre la dénomination d'*équipages de haut-bord*. Chacun de ces équipages devait armer un vaisseau ou deux frégates et était formé par le personnel de chaque bâtiment auquel on adjoignit des apprentis-marins fournis par la conscription. Les équipages des bâtiments inférieurs furent organisés d'après les mêmes principes sous le nom d'*équipages de flottille* (2). Louis XVIII, voulant s'en tenir au mode de recrutement tel qu'il existait sous Louis XVI, en prononça la dissolution par ordonnance du 10 mai 1814 ; il estimait

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 494 et suiv. — Lallemand, *Chronique du Port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, décembre 1894, p. 549). — Kéraval : *Histoire d'une flotte du temps passé* (*Revue maritime et coloniale*, février 1890, p. 176).

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 537.

que ce système avait eu pour effet de « dénaturer la composition de l'armée navale par une extension de principes, de formes et de dénominations uniquement applicables à l'armée de terre ; de réunir sur un même bâtiment et pour un même service, des marins soumis à des régimes différens, quant à leurs grades, leur avancement et leur solde ; d'attacher indéfiniment à des corps militaires des hommes qui n'avaient embrassé le métier de la mer qu'avec la perspective et la confiance de pouvoir naviguer pour le commerce, après avoir temporairement servi sur les bâtimens de guerre ; de porter les marins à l'oubli de leurs devoirs, pour se soustraire à des obligations rigoureuses et sans terme ; d'augmenter, enfin, les dépenses sans utilité pour le service, et sans avantage pour les personnes (1). » Voilà quels griefs Louis XVIII nourrissait contre l'œuvre de Napoléon. Celui-ci, pendant les Cent-Jours, essaya une rénovation des équipages de haut-bord (décret du 26 avril 1815) (2), mais ils furent licenciés après Waterloo. L'institution avait du bon, malgré l'assimilation trop grande des hommes de ces équipages avec des fantasins, assimilation qui se manifestait jusque par leur uniforme : n'avait-on pas imaginé au début de les doter d'un schako aussi lourd qu'incommode ! En 1811, il est vrai, devant la réprobation générale soulevée par cette malencontreuse coiffure, on les pourvut d'un chapeau rond. Enfin, il y avait une choquante inéga-

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil d'Etat*, t. XIX, p. 31.

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 656.

lité de traitement entre les matelots suivant leur provenance ; une décision ministérielle du 25 août 1808 (1) avait fixé la solde ainsi qu'il suit :

		Solde nette par mois	
		Inscription maritime	aux bataillons
Matelots de 1 ^{re} classe . . .		29,10	24,00
— 2 ^e classe . . .		26,19	21,00
— 3 ^e classe . . .		21,83	18,00

En cas d'embarquement, les hommes des bataillons recevaient un supplément égal à la différence entre leur solde et celle des inscrits, mais, tout compte fait, ils touchaient une somme moins élevée que leurs camarades. Grâce à l'extrême complication de la comptabilité, se perdant en suppléments de paies, accessoires et masses de toutes sortes, ce qui regardait la solde se trouvait dans une grande confusion.

Il est certain d'ailleurs que le recrutement fut difficile pendant les dernières années de l'Empire. Les déserteurs et les réfractaires deviennent plus nombreux que jamais (2), des colonnes mobiles sont lancées à leur poursuite et des peines terribles édictées contre eux, la mort, le bagne ou tout au moins la bouline, peines que leur excès de sévérité empêche souvent

(1) Lallemand, *Chronique du Port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1893, p. 247).

(2) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 535, 545, 570, 625. — Lallemand, *Chronique du Port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, 1893, mai, p. 246, 257, 258).

d'appliquer (1). On revient alors à la clémence. On promet aux coupables l'oubli absolu de leurs fautes s'ils se soumettent ; on charge les curés d'user de leur influence sur leurs paroissiens pour les engager à rentrer dans l'obéissance (2) et on publie des amnisties (décrets des 25 mars et 30 juin 1810, du 14 juin 1813) (3). En 1813, pour porter les marins au service, on s'avisa d'un singulier moyen ; un décret, en date du 24 janvier, soumit aux tirages circonscriptionnels les inscrits qui n'appartiendraient pas alors aux équipages. Le ministre s'était imaginé que menacés d'une incorporation dans l'armée, ils préféreraient, pour l'éviter, s'embarquer sur les vaisseaux de guerre. Mais on n'avait pas assez réfléchi aux conséquences de cette mesure ; le tirage au sort libérant le matelot de ses autres obligations, à moins qu'il ne continuât à exercer une profession maritime, ne valait-il pas mieux courir la chance d'un tirage au sort, peut-être favorable, que de se soumettre à l'engagement sur la flotte auquel il était impossible

(1) Arrêtés des 5 germinal et 1^{er} floréal an XII, décrets des 2 février et 4 mars 1812. — Lallemand, *Chronique du port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1895, p. 246). — V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 545, 570. — Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XVIII, p. 185.

(2) Lallemand, *Chronique de Port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1895, p. 257).

(3) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XVII, p. 70 et 124 ; t. XVIII, p. 436.

d'échapper ? Aussi le ministre éprouva-t-il de graves mécomptes (1).

La presse continuait à fonctionner, jetant le désarroi dans le commerce (2) ; on retenait même les marins étrangers dont on pouvait s'emparer (3). Enfin il faut reconnaître que lorsque commencèrent les désastres sur terre, la marine mit à la disposition du ministre de la guerre de nombreux matelots (4).

Le 5 août 1814, Louis XVIII proclama une amnistie pleine et entière pour tous les officiers mariniens et marins déserteurs (5). Nous étant « fait rendre compte, dit-il dans l'ordonnance, des causes qui antérieurement à notre retour dans nos Etats, ont porté un grand nombre de gens de mer à abandonner le service des ports et des vaisseaux, nous avons jugé que leur désertion devait être principalement attribuée à la rigueur des obligations qui leur étaient imposées, et que le repentir qu'ils ont généralement exprimé les rend dignes de notre clémence ». Bien que la paix rendit le recrutement des équipages beaucoup plus aisé, il est à croire, d'après le nombre des amnisties publiées sous la Restauration, qu'on éprouva encore quelque embarras. On ne laisse échapper aucune occasion : amnistie

(1) V. Brun, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. II, p. 592.

(2) Lallemand, *Chronique du port de Lorient de 1803 à 1809* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1895, p. 248 et 261).

(3) V. Brun, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon*, t. II, p. 571.

(4) *Ibidem*, t. II, p. 586, 592, 609, 611.

(5) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XIX, p. 199.

le 19 mai 1816, pour célébrer le mariage de S. A. R. monseigneur le duc de Berry (1); autre amnistie, le 4 octobre 1820, pour fêter la naissance du duc de Bordeaux (2); autre encore le 17 décembre 1823, « à l'occasion des succès dont la divine Providence a couronné nos efforts pendant la glorieuse campagne que notre bien-aimé neveu le duc d'Angoulême vient de terminer » (3). Le sacre de Charles X servit également de prétexte à pareille mesure (4).

Comme d'ailleurs les ressources de l'inscription maritime étaient épuisées, la Restauration comprit l'erreur qu'elle avait commise en supprimant les équipages de haut-bord et elle les rétablit sous le nom d'*équipages de ligne*. L'ordonnance du 13 novembre 1822 (5) prescrivit d'en former deux, l'un à Brest, l'autre à Toulon. Ils étaient composés d'engagés volontaires pour huit ans, Les inscrits maritimes qui s'engageaient dans les équipages de ligne étaient exempts, à l'expiration de leur enrôlement, de tout appel en temps de paix. L'ordonnance du 7 janvier 1824 (6) réglementa la composition, le service, l'administration et la comptabilité des équipages de ligne. Les marins ne pouvaient y être admis après l'âge de 30 ans, ni les officiers mariniers après celui de 45. Les gens de mer qui se présentaient pour servir dans les équipages de ligne y étaient reçus

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XX, p. 505.

(2) *Ibidem*, t. XXIII, p. 157.

(3) *Ibidem*, t. XXIV, p. 392.

(4) Ordonnance du 29 mai 1825. *Ibidem*, t. XXV, p. 228.

(5) *Ibidem*, t. XXIV, p. 173.

(6) *Ibidem*, t. XXIV, p. 405.

avec le grade qu'ils avaient acquis au service. Les enrôlés volontaires obtenaient des hautes-paies, si, après 6 ans de service, ils contractaient un nouvel engagement qui ne courait qu'à partir du jour de l'expiration du premier. Après leur libération, les hommes des équipages de ligne provenant de l'inscription maritime étaient dispensés des levées en temps de paix. Les autres, s'ils voulaient se livrer à la navigation ou à la pêche, étaient portés sur les matricules de l'inscription maritime et jouissaient de la même dispense. L'ordonnance du 11 août 1824 (1) créa deux nouveaux équipages de ligne, l'un à Brest et l'autre à Toulon. Celle du 2 octobre 1825 (2) détermina la composition et le service de l'administration des équipages de ligne. Le roi reconnaissant que le nouveau mode de recrutement était avantageux à la marine militaire et favorable à la navigation commerciale, en laissant disponible un plus grand nombre de marins inscrits, résolut d'en étendre le développement. A l'avenir, le personnel militaire de la marine royale sera organisé en équipages de ligne de 430 hommes chacun, répartis en 4 compagnies provenant des levées et d'enrôlements volontaires, que les inscrits sont admis à contracter comme n'importe qui. La solde était :

Pour les premiers maîtres de	{	1 ^{re} Cl. 90 fr. par mois.	
manœuvre, canonnage et			
timonerie.		2 ^e Cl. 81 fr.	«

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XXIV, p. 573.

(2) *Ibidem*, t. XXV, p. 381.

Pour les seconds maîtres de manœuvre, canonage et timonerie.	{ 1 ^e Cl. 69 fr. par mois.	
	{ 2 ^e Cl. 60 fr.	«
Pour les maîtres de charpentage, calfatage et voilerie.	{ 1 ^{re} Cl. 81 fr.	«
	{ 2 ^e C. 72 fr.	«
Pour les seconds maîtres de charpentage, calfatage et voilerie.	{ 1 ^{re} Cl. 60 fr.	«
	{ 2 ^e Cl. 54 fr.	«
Pour les quartiers-maîtres de manœuvre, canonage et timonerie	{ 1 ^{re} Cl. 42 fr.	«
	{ 2 ^e Cl. 36 fr.	«
Pour les quartiers-maîtres de charpentage, calfatage et voilerie.	{ 1 ^{re} Cl. 39 fr.	«
	{ 2 ^e Cl. 33 fr.	«
	{ 1 ^{re} Cl. 30 fr.	«
Pour les matelots.	{ 2 ^e Cl. 27 fr.	«
	{ 3 ^e Cl. 24 fr.	«
Pour les apprentis marins	21 fr. 65	«
Pour les mousses	18 fr. 10	«

Mais des retenues étaient opérées sur la solde pour l'ordinaire et pour l'habillement. Les marins de tout grade embarqués jouissaient de la faculté de déléguer à leurs familles le tiers de leur solde.

On s'aperçut bientôt que l'équipage de ligne constituait une unité trop forte pour s'adapter aux besoins des bâtiments de tous rangs, aussi une ordonnance du 28 mai 1829 (1) organisa le corps royal des équipages de ligne et le répartit en divisions; elle décida notam-

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XXIX, p. 413.

ment que les compagnies au moment où elles recevraient l'ordre de s'embarquer devraient être portées au complet par la substitution des hommes inscrits aux officiers marinières et matelots absents. Le bâtiment dont l'équipage ne comporterait pas une section de compagnie serait armé en totalité par des marins de l'inscription. Il leur était toujours loisible, aux conditions fixées par les précédentes ordonnances, de contracter des engagements dans les équipages de ligne, mais la limite d'âge fut reportée de 30 à 35 ans ; ils ne pouvaient être admis en remplacement d'un homme du recrutement (Art. 59). Cette disposition fut abrogée par l'ordonnance du 1^{er} mars 1832 (1) ; elle décida (Art. 65) que les hommes qui, en vertu des dispositions de la loi du recrutement, étaient admis à se faire suppléer, pouvaient l'être par des matelots de l'inscription comptant au moins 5 années de service à l'Etat et dont l'âge n'excéderait pas 35 ans. Ces matelots remplaçants jouiraient de la paie qu'ils avaient précédemment acquise. Outre leur solde, les marins de l'inscription, jusqu'au grade de quartier-maître de première classe inclusivement, qui s'enrôlaient après 5 années de service sur les vaisseaux du roi, jouissaient d'une haute paye. Les inscrits maritimes enrôlés, ou admis temporairement, pouvaient déléguer à leurs familles la moitié de leurs deniers de poche.

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XXXII, p. 154.

II. — *Levée permanente et autres modifications apportées à la loi du 3 brumaire an IV, de 1835 à 1896.*

Pas plus que l'ordonnance de 1784, la loi du 3 brumaire an IV n'avait réparti d'égale façon les charges du service sur les marins inscrits. En effet, on n'ordonnait de levées qu'au moment précis où le besoin s'en faisait sentir ; cette irrégularité, combinée avec l'indisponibilité des matelots voyageant au loin et dont on ne pouvait attendre la rentrée, bouleversait les tours de rôles. En l'absence des inscrits s'adonnant à la grande navigation, les mieux entraînés et les meilleurs, on se rabattait sur ceux qui séjournaient le plus longtemps dans les quartiers, surtout sur les caboteurs et les pêcheurs, gens moins rompus au rude métier de la mer. Les réquisitions pesaient donc plus lourdement sur une certaine catégorie d'assujettis et procuraient de médiocres sujets à la flotte, laquelle manquait parfois aussi, de par les hasards de la levée, des spécialistes et gradés nécessaires ; pour en compléter l'effectif, des levées supplémentaires et des appels personnels s'imposaient.

Dans le but de remédier à cet état de choses, une simple circulaire ministérielle, du 9 avril 1835 (1),

(1) La circulaire du 9 avril 1835 n'a pas été publiée dans les *Annales maritimes et coloniales* ; on en trouve seulement un extrait dans le *Répertoire de Blanchard*, t. I, p. 366. Cet ouvrage mentionne aussi une circulaire du 28 avril 1835 relative à l'application de celle du 9 avril.

modifia sensiblement le régime alors en vigueur. Tout en maintenant le principe de la loi du 3 brumaire an IV, elle décida que, sauf le cas d'armements exceptionnels, la levée ne dépendrait plus désormais des besoins du jour, mais porterait d'une manière *permanente* et exclusive sur les marins de 20 à 40 ans, n'ayant pas encore servi à bord des navires de guerre. S'il y avait pénurie de matelots, on recourait aux inscrits le plus anciennement congédiés, enfin le marin absent, au moment où son tour l'appelait au service, était levé lorsqu'il revenait en France ; ainsi il n'était pas contraint, à un âge déterminé, de s'abstenir de tout engagement au commerce afin de répondre à un ordre d'appel survenant à date fixe.

Cette réforme entraînait pour le département de la marine la dispendieuse obligation de constituer dans les ports de guerre des dépôts destinés à recueillir les recrues au fur et à mesure de leur arrivée et de créer des écoles où elles s'exerçaient à remplir convenablement un service chaque jour plus compliqué. Le décret impérial du 5 juin 1856 (1) répondit à cette nouvelle nécessité. Trois sources : l'inscription maritime, les appels faits en vertu de la loi sur le recrutement et les engagements volontaires alimentaient le personnel des équipages de la flotte. Il fut réparti en cinq divisions comprenant chacune des écoles de lecture, d'écriture, d'arithmétique, d'escrime et de natation ; en outre, une école spéciale de mousses fut établie à Brest. Les apprentis canonniers recevaient leur instruction dans

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LVI, p. 505.

les compagnies de dépôt des matelots-canonnières, formées dans les divisions de Brest et de Toulon, et étaient pris parmi les marins de l'inscription maritime et les hommes du recrutement, sans que la proportion de ces derniers dépassât le tiers de l'effectif. Le bataillon d'instruction de marins fusiliers installé à Lorient se recrutait exclusivement parmi les hommes provenant des contingents annuels et les engagés volontaires. Les quartiers-maîtres et les matelots de l'inscription maritime, porteurs d'un certificat de bonne conduite et d'aptitude, délivré à bord du dernier bâtiment sur lequel ils avaient navigué, pouvaient être, sur leur demande, maintenus ou réadmis au service (1). Les mousses se divisaient en deux catégories : mousses à admettre à l'école de Brest et mousses auxiliaires. Ils étaient choisis les uns et les autres : 1^o parmi les enfants des officiers marinières, matelots et autres salariés de la marine (2) ; 2^o parmi les enfants des officiers, sous-officiers et soldats des troupes de terre et de mer, et, en cas d'insuffisance, parmi les enfants de l'intérieur de la France. Sous le nom de novices, on admettait des individus de 16 à 21 ans 1 2, en accordant la préférence aux jeunes gens provenant des mousses auxiliaires,

(1) La réadmission avait lieu avec prime à l'égard des quartiers-maîtres, des matelots-canonnières brevetés, des gabiers, des timoniers-sondeurs, des matelots et ouvriers chauffeurs, des matelots ayant rempli les fonctions de quartiers-maîtres, des fourriers et des matelots charpentiers, voiliers et callats.

(2) On accordait toujours la préférence aux enfants des marins morts ou mutilés au service, et ensuite aux enfants de ceux qui avaient passé le plus grand nombre d'années sur les bâtiments de l'Etat.

puis à ceux qui avaient déjà navigué, soit comme mousses, soit comme novices à bord des bâtiments du commerce ou des bateaux de pêche. Tout novice contractait, par le fait même de son admission dans le personnel des équipages de la flotte, l'obligation de servir pendant deux ans. Sous la dénomination d'apprentis-marins, on admettait les mousses de l'école de Brest, les mousses auxiliaires et les engagés volontaires qui, n'ayant pas de profession spéciale, étaient liés au service par un engagement de 7 ans et aussi les hommes provenant du recrutement, qui ne réunissaient pas les conditions de navigation pour être reçus en qualité de matelots. Sous la dénomination de matelots, on acceptait les marins inscrits en cette qualité. Ceux d'entre eux qui, par leurs services antérieurs, avaient obtenu de l'avancement, étaient réadmis dans la classe à laquelle ils appartenaient à l'époque de leur congédiement. L'avancement ordinaire, soit en grade, soit en classe, avait lieu sous certaines conditions de durée de service ; un avancement extraordinaire pouvait être accordé pour actions d'éclat.

La levée permanente présentait un autre inconvénient. Les ressources fournies par elle devenaient insuffisantes dès qu'un événement obligeait à renforcer les équipages ; on recourait alors à des levées extraordinaires paraissant d'autant plus dures aux populations de la côte qu'elles commençaient à s'habituer à un régime plus doux et plus régulier. Lors de la guerre de Crimée, « on prescrivit, raconte l'amiral Jurien de La Gravière, la levée des marins qui avaient accompli une première et même une seconde période de service. En quelques jours, les équipages demandés furent au com-

plet ; ils ne furent pas seulement au complet, ils furent admirables, entièrement composés d'hommes robustes, aguerris, et dès le premier jour prêts à faire campagne. Un embarquement de trois ans au moins sur les bâtiments de l'Etat les avait façonnés aux diverses fonctions qu'ils allaient être appelés à remplir. Toute médaille malheureusement a son revers. Pendant que les ports de guerre se réjouissaient, la consternation régnait dans les ports de commerce. Un long cri de deuil et de désespoir avait accueilli sur tout le littoral les ordres du ministre. C'étaient pour la plupart des pères de famille, des patrons de pêche que cette brusque levée venait de ravir à leurs travaux, et dont l'industrie se trouvait ainsi compromise. Le souvenir de cette année néfaste ne s'est pas encore effacé (1) ».

Pourtant le décret du 30 septembre 1860 (2) était bien fait pour calmer cette émotion : les inscrits maritimes ayant acquis six années de service à l'Etat, depuis leur inscription définitive, ne pouvaient être levés désormais qu'en vertu d'un décret impérial. L'obligation du service maritime se réduisait donc à une durée assez courte et après l'accomplissement de ce temps, les gens de mer se trouvaient dans une complète sécurité. L'année suivante, on leur donna de nouvelles garanties ; un décret du 25 juin (3), rendu sur un rapport du C^{te} de Chasseloup-Laubat, posa la règle suivante : à l'avenir la levée porterait sur les marins n'ayant pas encore de service à l'Etat, et en cas d'insuffisance, sur les

(1) Vice-amiral Jurien de la Gravière, *La marine d'aujourd'hui*, p. 4.

(2) *Le Moniteur universel*, 2 octobre 1860.

(3) *Bulletin officiel de la marine*, 1861, t. II, n° 23, p. 17.

hommes en ayant le moins, ou, à durée égale de service, sur les plus anciennement congédiés. Les marins qui avaient accompli plus de six années de service ne pouvaient être levés qu'en vertu d'un décret. C'était la suppression pure et simple des classes instituées par la loi de brumaire an IV. Les conditions dans lesquelles seraient accordés les sursis de levée, jusqu'alors laissées à l'appréciation des autorités maritimes, furent déterminées en même temps. Y avaient droit l'ainé d'orphelins de père et de mère, — le marin ayant un frère au service par suite de levée d'office : le sursis accordé dans ce dernier cas s'appliquait autant de fois dans la même famille que les mêmes droits s'y reproduisaient. — le fils unique ou l'ainé des fils, ou à défaut de fils ou de gendre, le petit-fils unique ou l'ainé des petits-fils d'une femme actuellement veuve, ou d'un père aveugle ou entré dans sa soixante-et-dixième année. Seul, le ministre, sur la proposition motivée des préfets maritimes ou des chefs de service de la marine, pouvait accorder d'autres sursis. Ces dispositions n'allèrent pas sans soulever des critiques ; certains esprits jugeaient que les sursis trop nombreux supprimaient en fait tout appel ultérieur et ne laissaient pour l'armement des vaisseaux que les insuffisantes ressources de la levée permanente. Dès lors, pourquoi ne pas appliquer aux marins la loi commune du tirage au sort et ne pas supprimer les privilèges, compensation des charges supportées pour la défense du pays ? Ainsi raisonnait l'amiral de Gueydon dans une lettre adressée au ministre, et il concluait en ces termes : « En perdant la disponibilité permanente de tous les inscrits, nous avons perdu le précieux avantage que nous enviaient les An-

glais et que nous devons au génie de Colbert favorisé par un milieu docile à ses inspirations. Le reste ne vaut guère la peine qu'on fasse de grands efforts pour le sauver. Peut-être serait-il préférable de réédifier sur d'autres bases un régime approprié à l'esprit de notre temps ; car ce n'est pas vivre que de vivre toujours sur la brèche, sans savoir comment nous pourrions parer les coups qu'on nous porte à l'improviste, en exploitant contre nous le principe de l'égalité qui est l'idole de l'époque (1). »

Mais tout en réduisant les obligations militaires des inscrits, le ministre cherchait à provoquer des retours volontaires au service. Un second décret du 25 juin 1861 (2) allouait une prime aux quartiers-maîtres et matelots de l'inscription maritime qui, après l'accomplissement de la période obligatoire, se faisaient réadmettre pour 3 ans. Différente selon l'aptitude du marin et répartie en 3 annuités, cette prime pouvait être déléguée en totalité ou en partie à sa famille. Elle restait acquise au marin ou à sa famille, en cas de décès ou de radiation des rôles par suite de blessures ou d'infirmités contractées en service commandé. On en accordait aussi une de 30 centimes par jour aux hommes rappelés pour une seconde levée ou maintenus d'office au delà de la période obligatoire. Le décret du 22 octobre 1863 (3) continua cependant à alléger les charges des inscrits. Appelés au service à 20 ans, ils doivent se présenter de

(1) Lettre de l'amiral de Gueydon au ministre de la Marine, Lorient, 17 août 1861 (L'amiral comte de Gueydon, *Idées maritimes d'hier ; réformes de demain*, p. 115).

(2) *Bulletin officiel de la marine*, 1861, t. II, p. 21.

(3) Dalloz, 1864, 4, 29.

vant un commissaire de l'inscription maritime, le mois même où ils atteignent cet âge, ou, s'ils l'accomplissent à l'étranger, dans le mois qui suit leur retour en France. Tout matelot âgé de plus de 18 ans, reconnu apte à faire un bon service, peut devancer l'appel. Sauf le cas d'un armement extraordinaire, l'inscrit ne doit plus que six ans à l'Etat, pendant lesquels il peut recevoir des congés avec ou sans solde ; après les trois premières années, les marins qui n'ont pas été envoyés en congé touchent une haute paye de 20 centimes par jour. Rien n'est innové au décret de 1861 relativement aux causes des sursis, mais si elles viennent à cesser, le bénéficiaire doit le déclarer au commissaire de l'inscription maritime ; cette disparition survenue deux ans avant le congédiement de la classe du matelot, peut entraîner son incorporation pour un temps égal à celui qui restait alors à faire à cette classe. Le remplacement des marins appelés au service est autorisé. Après 48 mois de navigation à l'Etat, les matelots peuvent avancer d'une classe à une autre, si les conseils d'avancement des bâtiments sur lesquels ils sont embarqués depuis 3 mois les en jugent dignes. Les marins inscrits peuvent recevoir des congés renouvelables sans solde, pendant lesquels ils sont libres de se livrer à toute espèce de navigation. Au moment de la délivrance de ces congés, ceux qui s'engagent à naviguer exclusivement au cabotage, au bornage ou à la petite pêche, ont droit au quart de la solde à terre, et le temps passé dans cette position leur est compté comme service à l'Etat. Tout inscrit qui, au lieu d'accepter un congé renouvelable, déclare vouloir rester au service jusqu'à l'expiration de la période obligatoire, a droit, à compter du jour même de

cette déclaration, à une prime journalière de 30 centimes ; il peut aussi obtenir un congé temporaire de deux mois sans solde. Celui qui, parvenu au terme de sa sixième année de service, demande à se faire réadmettre pour trois ans au moins, autrement qu'à titre de remplaçant, a droit à une prime journalière de 50 centimes s'il a une spécialité et de 40 centimes dans le cas contraire. Il peut en outre obtenir un congé temporaire de 2 mois avec solde ou de 4 mois avec demi-solde.

Certains détails d'application du décret du 22 octobre 1863 avaient besoin d'être précisés ; ils le furent par un décret du 27 février 1866 (1) rendu sur la proposition du ministre Chasseloup-Laubat. Les engagements de 4 ans, à titre de novice, jugés bien courts pour des hommes entièrement étrangers au métier de la mer, furent gardés de préférence pour les jeunes gens provenant des mousses de la flotte et pour ceux ayant navigué au moins pendant 6 mois. L'âge auquel le marin inscrit serait appelé au service fut fixé à 21 ans révolus ; si les besoins de la flotte n'exigeaient pas son incorporation immédiate, il recevait un congé renouvelable sans solde, pendant lequel il était libre de se livrer à toute espèce de navigation. Le temps passé dans cette situation comptait comme service à l'Etat pour ceux qui s'engageaient à ne naviguer qu'au cabotage, au bornage ou à la petite pêche, ce qui présentait l'avantage d'améliorer leur pension dite demi-solde ; mais le quart de solde à terre, accordé par le décret du 22 octobre 1863,

(1) *Bulletin officiel de la marine*, 1^{er} semestre 1866, n° 8, p. 146.

était supprimé. Les rengagements et réadmissions n'étaient maintenus que dans la mesure des besoins de la flotte et après constatation de la capacité des hommes. Enfin le décret modifiait un peu le taux de certaines primes, par exemple ramenait à 20 centimes au lieu de 30 la prime journalière accordée à l'inscrit qui, au moment où un congé renouvelable lui était délivré, y renonçait. Les marins qui, après avoir accompli la période de 6 années de service, s'engageaient à naviguer seulement au cabotage, au bornage et à la petite pêche, et à rester à la disposition de l'Etat pendant 3 ans, touchaient une solde journalière de 30 centimes, élevée à 40 pour les quartiers-maitres et les matelots brevetés. Ce contrat renouvelable aux mêmes conditions, par périodes de 3 ans, jusqu'à l'âge de 39 ans, tendait à la constitution d'une sorte de réserve.

Le 31 décembre 1872 (1), un décret abaissa à 20 ans révolus l'âge de la levée pour les inscrits, et un autre du 24 juin 1880 (2) décida que lorsqu'il y aurait lieu de recourir, en vertu d'un décret, aux appels des inscrits maritimes, ces appels seraient effectués sans tenir compte du temps de service déjà accompli et d'après les catégories suivantes : marins âgés : 1^o de moins de 30 ans ; 2^o de 30 à 35 ans ; 3^o de 35 à 40 ans. L'effet des sursis de levée et des congés, à titre de soutien de famille, était suspendu et les marins placés dans cette situation marchaient avec la catégorie à laquelle leur âge les rattachait.

(1) *Journal officiel*, 21 janvier 1873.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LXXX, p. 287.

Trois ans après, le décret du 5 juin 1883 (1), portant réorganisation du corps des équipages de la flotte, maintint pour les marins en congé renouvelable la faculté de se livrer à toute espèce de navigation, mais ne laissa subsister la faveur de compter comme service à l'Etat le temps passé dans cette position que pour ceux qui, se livrant à une navigation très restreinte (la petite pêche ou le bornage), restaient en permanence à la disposition immédiate du département et supportaient, par conséquent, les premiers effets des rappels (2). Le droit de sursis fut étendu à l'inscrit ayant un frère en activité de service, à titre d'appelé ou d'engagé volontaire dans les armées de terre ou de mer, ou mort en activité de service (3).

Ajoutons qu'un décret impérial du 28 janvier 1857 (4) avait compris dans l'inscription maritime les mécaniciens, chauffeurs et autres individus employés au service des machines à vapeur des bâtiments affectés à la navigation maritime et que l'article 37 de la loi du 27 juillet 1872 (5) sur le recrutement de l'armée, reproduit presque textuellement par l'article 43 de la loi du 15 juillet 1889 (6), déclara que l'armée de mer se composait des inscrits maritimes ; des engagés volontaires ; des jeunes gens, qui, au moment du conseil de revi-

(1) *Bulletin officiel de la marine*, 1883, partie supplémentaire.

(2) Décret du 5 juin 1883, titre II, art. 35.

(3) Décret du 5 juin 1883, titre II, art. 37.

(4) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LVII, p. 45.

(5) *Ibidem*, t. LXXII, p. 332.

(6) *Ibidem*, t. LXXXIX, p. 440.

sion, demandaient à entrer dans un des corps de la marine et étaient reconnus propres à ce service ; enfin, à défaut d'un nombre suffisant d'hommes compris dans les précédentes catégories, du contingent du recrutement affecté par décision du ministre de la guerre à l'armée de mer. Les conditions d'engagements volontaires et de rengagements dans les équipages de la flotte furent déterminées par un décret du 21 décembre 1889 (1) et modifiées par celui du 5 juin 1894 (2). Enfin, le décret du 12 juillet 1880 (3) régla la levée des marins inscrits en Algérie : ils étaient astreints au service à 20 ans révolus, avec faculté de devancer l'appel dès l'âge de 18 ans. A l'expiration de la période obligatoire fixée à une année, le marin, qui ne savait pas lire et écrire et ne satisfaisait pas aux conditions d'aptitude professionnelle, pouvait être maintenu au service pendant une seconde année. Les inscrits algériens demeuraient ensuite pendant 5 ou 6 ans à la disposition du ministre ; après cette deuxième période, ils ne pouvaient plus être rappelés que par un décret.

A l'allègement progressif des charges militaires des inscrits correspondit une amélioration de leur sort. Les indemnités de route et de séjour allouées aux officiers marinières et marins voyageant par étapes furent réglementées par un décret du 1^{er} octobre 1851 (4). La solde

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LXXXIX, p. 595.

(2) *Bulletin officiel de la marine*, 1894, tome supplémentaire.

(3) Duvergier, *Lois décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LXXX, p. 293.

(4) *Ibidem*, t. LI, p. 448.

des matelots d'élite de 1^{re} classe et celle des quartiers-mâîtres embarqués fut améliorée par décision royale du 21 août 1835 (1) et l'ordonnance du 15 août 1838 (2) procéda à une revision totale du tarif de la solde.

Désormais, suivant leur grade et leur classe,

Les officiers-mariniers	{	à terre : de 3 fr. à 1 fr. 80 ;
touchèrent par jour	}	embarqués : de 3 fr. à 1 fr. 90.
Les quartiers-mâîtres	{	à terre : de 1 fr. 50 à 1 fr. 20 ;
	}	embarqués : de 1 fr. 60 à 1 fr. 40.
Les matelots	{	à terre : de 1 fr. 10 à 0 fr. 80 ;
	}	embarqués : de 1 fr. 20 à 0 fr. 80.
Les apprentis marins à terre ou embarqués	{	0 fr. 60 ;
Les mousses	{	à terre : 0 fr. 30 ;
	}	embarqués : 0 fr. 40.

L'ordonnance prévoyait un tarif de solde spécial pour les cas d'absence (congé, détention, captivité, maladie) et des suppléments pour les hommes chargés de fonctions particulières. Elle indiqua en outre la quotité de la délégation mensuelle que les officiers marinières, les quartiers-mâîtres et les marins pouvaient souscrire en faveur de leur famille. Suivant la classe et le grade, elle variait de 30 à 18 francs pour les premiers, de 18 à 15 pour les seconds, et de 15 à 8 pour les derniers.

(1) *Annales maritimes et coloniales*, partie officielle, 1835, p. 643.

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XXXVIII, p. 632.

La loi du 10 juillet 1895 (1) détermina les cas dans lesquels les officiers mariniens et matelots avaient droit à la solde soit de présence, soit d'absence. Elle devait être payée à échéance mensuelle, et chaque homme jouissait de la faculté d'en déléguer une partie à sa femme, à ses ascendants ou descendants, à ses frères ou sœurs ; il pouvait gratifier une autre personne, mais seulement avec l'autorisation du préfet maritime.

Plusieurs textes, comme l'ordonnance du 9 octobre 1837 (2), le décret du 13 février 1852 (3) et la loi du 30 janvier 1893 (4) (art. 12) augmentèrent les ressources de la caisse des Invalides de la Marine ; mais, en même temps, le décompte des années de service donnant droit aux pensions et le tarif même de ces pensions furent modifiés. D'après l'ordonnance du 9 octobre 1837 (5), les marins réunissant 6 ans de service à bord des bâtiments de guerre étaient admis à compter sur le pied de sa durée effective pour la pension dite demi-solde le temps employé à la petite pêche. Si cette condition n'était pas accomplie, cet embarquement continuait d'être supputé à raison des $\frac{3}{4}$ de sa durée effective. La loi du 11 avril 1881 (6) releva les tarifs des pensions attribuées aux inscrits. Un décret du 26 décembre 1889 (7) établit que le temps d'embarquement des marins

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XCV, p. 333.

(1) *Ibidem*, t. XXXVII, p. 417.

(3) *Ibidem*, t. LII, p. 119.

(4) *Ibidem*, t. XCIII, p. 16.

(5) *Ibidem*, t. XXXVII, p. 417.

(6) *Ibidem*, t. LXXXI, p. 95.

(7) *Ibidem*, t. LXXXIX, p. 605.

français naviguant, avec l'autorisation du ministre de la marine, à bord des bâtiments appartenant au gouvernement malgache, serait admis, dans la supputation des services donnant droit à la pension dite demi-solde, comme si ce temps de navigation avait été passé à bord d'un bâtiment de commerce français, sous réserve du versement par ces marins, à la caisse des invalides de la marine, de la retenue de 3 0/0 sur leurs salaires. Le 28 août 1890 (1), une mesure identique fut prise en faveur des marins français naviguant à bord des bâtiments du gouvernement tunisien, étendue le 6 avril 1893 (2) aux inscrits français embarqués sur les bacs à vapeur des ports de Tunis et de Bizerte et, le 21 décembre 1896 (3), à ceux naviguant comme pilotes du port de Tunis.

Parfois, des mesures exceptionnelles furent prises en faveur des familles des inscrits ; citons, par exemple, le décret du 27 décembre 1870 (4) ordonnant la vente aux enchères publiques de 2 millions d'huîtres prélevées sur les parcs de l'Etat, dans le bassin d'Arcachon. Le produit fut affecté à des secours aux familles des marins inscrits, morts ou blessés en combattant pour la défense du pays.

Un établissement nouveau, celui des *Pupilles de la marine*, institué comme œuvre de bienfaisance indé-

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XC, p. 367.

(2) *Ibidem*, t. XCIII, p. 173.

(3) *Ibidem*, t. XCVI, p. 101.

(4) *Ibidem*, t. LXX, p. 495.

pendante, par décret du 15 novembre 1862 (1), recueillit les enfants des marins appartenant à l'une des catégories suivantes : 1° les orphelins de père et de mère, fils d'officiers mariniers et de marins morts au service ou en jouissance d'une pension de retraite ou d'une pension dite demi-solde ; 2° les enfants des officiers-mariniers et des marins mentionnés ci-dessus, dont les mères existaient encore ; 3° les enfants ayant perdu leurs mères et dont les pères, officiers mariniers ou marins, étaient en activité de service ; 4° les orphelins ou enfants des marins victimes d'événements de mer à bord de navires du commerce ou de bateaux de pêche. Les pupilles de la marine, dès l'âge de 13 ans, étaient admis à l'école des mousses. On rendait à leurs familles les enfants inaptes au service de la marine ou qui refusaient d'entrer à l'école des mousses. Ces dispositions furent complétées, notamment en ce qui concerne l'admission aux Pupilles de la marine, par un décret et un règlement du 8 avril 1863 (2) et le décret du 19 octobre 1868 fit rentrer l'Etablissement dans le service général de la marine. Trompant les espérances fondées sur eux, beaucoup de pupilles se faisaient réclamer par leurs parents ou leurs tuteurs pour ne pas devenir marins ; il fallut réorganiser l'Etablissement et le décret du 2 août 1884 (3) permit « de donner aux pupilles l'éducation professionnelle le mieux en rapport avec les aptitudes de chacun d'eux, afin de leur fournir les

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LXIII, p. 188.

(2) *Ibidem*, t. LXIII, p. 189.

(3) *Bulletin officiel de la marine*, 1884, t. II, p. 297.

moyens d'assurer leur avenir dans la vie civile, s'ils renoncent à entrer au service de la flotte » (1). Ainsi s'exprimait le vice-amiral Peyron, alors ministre, dans son rapport au Président de la République. Le tour de préférence pour entrer à l'école des mousses fut néanmoins conservé aux pupilles par décret du 4 août 1884 (2).

La vie des matelots à bord devint moins rude et les peines disciplinaires s'adoucirent. Un décret, rendu par le gouvernement provisoire le 12 mars 1848, (3) abolit la bouline, la cale et les coups de corde, et les remplaça jusqu'à revision complète du Code pénal maritime, par un emprisonnement au cachot de 4 jours à un mois. Les peines corporelles, était-il dit dans les considérants, blessaient la dignité humaine et leur suppression, en affermissant dans la marine le sentiment de l'honneur, ne pouvait que donner aux matelots une idée plus haute de leurs devoirs et leur inspirer plus de respect encore pour eux-mêmes et pour les lois de la discipline. Ce système présentait l'inconvénient de ne pas comporter une graduation suffisante : aux trois peines supprimées, on en avait substitué une seule. Il importait d'établir des pénalités distinctes suivant les différents cas. Aussi le 26 mars 1852 (4), sur un rapport de Théodore Ducos, ministre de la marine, le Président de

(1) Rapport adressé par le vice-amiral Peyron, ministre de la Marine et des Colonies, au Président de la République, *Bulletin officiel de la marine*, t. II, p. 295.

(2) *Bulletin officiel de la marine*, 1884, t. II, p. 334.

(3) Duvergier, *Lois, décrets, règlements, ordonnances et avis du Conseil d'Etat*, t. XLVIII, p. 91.

(4) *Ibidem*, t. LII, p. 314.

la République rendit un décret instituant : « 1° en remplacement des coups de corde au cabestan, dix jours de cachot ou de double-boucle au pain et à l'eau ; 2° en remplacement de la cale, l'inaptitude à l'avancement pendant un an, avec retenue, de trois mois à six mois, du tiers de la solde intégrale pour les officiers mariniens et quartiers-maitres, et du quart pour les autres personnes de l'équipage, et vingt jours de cachot ou de double-boucle, au pain et à l'eau, de deux jours l'un, pendant toute la durée de la punition ; 3° en remplacement de la bouline, l'inaptitude à l'avancement pendant un an, avec retenue, de six mois à un an, du tiers de la solde intégrale pour les officiers mariniens et quartiers-maitres, et du quart pour les autres personnes de l'équipage, et trente jours de cachot ou de double-boucle, au pain et à l'eau, comme il est dit au paragraphe précédent. » Le temps passé au cachot par suite du jugement ne comptait pas dans la durée du service obligé ; outre ces peines, le conseil de justice pouvait prononcer, contre le coupable, une ou plusieurs réductions de grade ou de classe. Enfin le carcan était remplacé par un emprisonnement de 6 mois à 2 ans. Le décret du 20 mai 1885 (1) sur le service à bord des bâtiments de la flotte prohiba les jeux de hasard et tout trafic de la ration ou de tout autre objet et détermina les peines disciplinaires à infliger aux premiers-maitres, maitres et assimilés ; il fut modifié en ce qui concerne cette dernière partie par le décret du 2 mai 1896 (2).

(1) *Bulletin officiel de la marine*, 1885, tome supplémentaire.

(2) *Bulletin officiel de la marine*, 1896, t. I.

Les charges qui incombent à la marine marchande du fait de l'inscription maritime sont relatives au rapatriement des matelots et à la composition des équipages.

Le rapatriement de tout inscrit maritime provenant d'un bâtiment de l'Etat ou du commerce, délaissé pour une cause quelconque à l'étranger ou dans une possession française d'outre-mer, fut réglé par le décret impérial du 7 avril 1860 (1). Il devait s'effectuer dans le plus bref délai par les soins des consuls de France à l'étranger, des gouverneurs et des commissaires de l'inscription maritime dans les possessions françaises. Ces fonctionnaires devaient empêcher le débarquement sans cause légitime d'un homme faisant partie de l'équipage d'un navire du commerce ; s'ils l'autorisaient, les frais de retour étaient, suivant leur décision, déduits des salaires dûs à l'homme débarqué ou laissés à la charge de l'armement. Le même décret les mettait en droit de requérir les capitaines des navires du commerce de recevoir à leur bord des passagers provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire du commerce, à raison d'un homme par cinquante tonneaux de la jauge officielle du navire. Les hommes délaissés à l'étranger étaient embarqués à titre de remplaçants, de passagers gagnant leur passage, ou simplement de passagers. Un capitaine ne pouvait être obligé de recevoir un marin à son bord à titre de remplaçant qu'autant que l'équipage de son navire n'était pas au complet ; les salaires à attribuer à cet homme étaient débattus et réglés de gré à gré entre lui

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LX, p. 167.

et le capitaine ; mais les salaires alloués à un homme délaissé à l'étranger par sa faute ne pouvaient excéder ceux qu'il recevait à bord du navire dont il provenait. Les capitaines des navires du commerce français à voiles, chargés de ramener en France les hommes délaissés et embarqués à titre de passagers ne gagnant pas leur passage, recevaient à leur arrivée à destination une indemnité suivant le grade de l'homme embarqué ; cette indemnité était doublée quand le retour en France s'effectuait à bord d'un bâtiment à vapeur. Les gens de mer naviguant pour le commerce recevaient une indemnité de route pour se rendre dans leurs quartiers, s'ils n'étaient pas ramenés dans le port d'armement du navire à bord duquel ils étaient embarqués. Les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des individus provenant de l'équipage d'un navire du commerce incombait à l'armement. Le décret impérial du 14 septembre 1864 (1) apporta une modification à celui du 7 avril 1860. L'indemnité de route accordée aux matelots du commerce pour se rendre dans leurs quartiers ou au port d'armement, fut réduite à la somme nécessaire à leur déplacement par la voie régulière la moins coûteuse. Cette indemnité s'harmonisait ainsi, comme le disait le comte de Chasseloup-Laubat, ministre de la marine, dans son rapport à l'Empereur, avec les « nouveaux moyens de transport peu coûteux » ; il entendait par là les chemins de fer et les bateaux à vapeur. Enfin le décret du

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. LXIV, p. 408.

22 septembre 1891 (1) confirma d'une façon générale les dispositions du décret du 7 avril 1860. Il détermina la manière dont le capitaine, grâce à certains versements, pouvait se libérer des frais de rapatriement, le mode du retour, le nombre d'hommes délaissés que le capitaine de chaque vaisseau marchand pouvait être contraint de recevoir à son bord et les cas où la charge incombait en partie ou en totalité à l'Etat.

La composition des équipages des navires du commerce en ce qui concerne les mousses et les novices fut réglementée par le décret du 23 mars 1852 (2).

On inscrivait comme mousses les enfants de 10 à 16 ans révolus et comme novices les individus âgés de 16 ans qui ne réunissaient pas les conditions d'âge et de navigation exigées par l'art. 5 de la loi du 3 brumaire an IV pour être définitivement inscrits comme matelots. Tout bâtiment ou embarcation employé à la navigation ou à la pêche maritime, ayant plus de 2 hommes d'équipage, devait embarquer un mousse et un second si l'équipage, non compris le premier mousse, montait à 20 hommes. A chaque dizaine d'hommes d'équipage supplémentaire, on devait adjoindre un mousse. A bord des bâtiments armés pour le long cours, le grand cabotage ou les grandes pêches, on pouvait embarquer, en remplacement des mousses, des novices ayant acquis 18 mois de navigation avant l'âge de 16 ans. Le décret du 15 mars 1862 (3) réforma l'article 3 du décret du 23

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XCI, p. 258.

(2) *Ibidem*, t. LII, p. 312.

(3) *Ibidem*, t. LXII, p. 94.

mars 1852 et décida qu'on pourrait embarquer à bord de tout bâtiment armé pour le long cours, le cabotage ou les grandes pêches, en remplacement des mousques, des novices âgés de moins de dix-huit ans, n'ayant à justifier d'aucune condition de navigation, et le décret du 2 mai 1863 (1) étendit cette faculté aux bateaux destinés à la petite pêche.

Mais, en compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, la loi du 29 janvier 1881 (2) institua des primes de navigation, pour une période de dix années en faveur des navires français à voiles et à vapeur. Cette prime, fixée par tonneau de jauge nette et par mille milles parcourus, à 1 fr. 50 pour les navires de construction française, sortant du chantier, allait chaque année en décroissant. Réduite de moitié pour les navires de construction étrangère, elle était refusée aux navires affectés à la grande et à la petite pêche, aux lignes subventionnées et à la navigation de plaisance. La loi du 30 janvier 1893 (3) établit à l'égard de l'attribution de la prime une distinction entre navires à voiles et à vapeur : les premiers devaient avoir plus de 80 tonneaux bruts et les seconds plus de 100 pour y avoir droit ; de plus, elle prenait en considération la jauge brute et non plus la jauge nette. Cette prime était exclusivement accordée à la navigation au long cours et à celle au cabotage international.

(1) Duvergier, *Lois, décrets, règlements, ordonnances et avis du Conseil d'Etat*, t. LXIII, p. 523.

(2) *Ibidem*, t. LXXXI, p. 12.

(3) *Ibidem*, t. XCIII, p. 16.

III. — *Loi du 24 décembre 1896.*

La loi du 3 brumaire an IV avait subi des modifications si nombreuses et si profondes, qu'il ne subsistait presque plus rien du texte primitif et des doutes s'élevaient même contre la légitimité d'un pareil système, bouleversant de fond en comble une loi à coups de simples décrets. Aussi la nécessité d'un remaniement législatif de l'inscription maritime se faisait-elle vivement sentir. Par une décision présidentielle du 4 mars 1890, le gouvernement soumit cette importante question à une commission mixte, présidée par M. le sénateur Lenoel. Elle formula ses vues dans un rapport concluant au maintien d'une réglementation spéciale et indiquant un certain nombre de mesures propres à l'organiser. A la séance du 21 février 1891 (1), M. Barbey, ministre de la marine, déposa sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi (2) qui, sauf des changements de peu d'importance, reproduisait en les coordonnant les propositions de la commission extra-parlementaire. Ce projet de loi fut renvoyé à la Commission de la Marine, présidée par M. de Mahy. Elle nomma rapporteur M. de Kerjégu, qui remit son rap-

(1) Compte-rendu de la séance de la Chambre des députés du 21 février 1891 (*Journal officiel*).

(2) Chambre des députés. — Cinquième législature. — Session de 1891 (Annexe au procès-verbal de la séance du 21 février 1891).

port dans la séance du 27 février 1892. Le projet resta en suspens jusqu'en 1894. Repris par M. Félix Faure, alors ministre, il fit retour à la Commission de la Marine (1); celle-ci chargea M. de Kerjégu de rédiger un nouveau rapport (2), il le déposa le 29 novembre 1894 et la Chambre adopta le projet le 2 juin 1896. Transmis au Sénat, M. Taulier fit au nom de la Commission un dernier rapport le 9 juillet 1896 (3) et la loi définitivement votée le 30 novembre 1896, fut promulguée le 24 décembre suivant (4).

Elle est divisée en 91 articles, répartis en huit titres, dont le premier est consacré aux *dispositions générales*.
« Sont compris dans l'inscription maritime, dit l'article 1^{er}, les Français et les naturalisés Français qui exercent la navigation à titre professionnel, c'est-à-dire comme moyen d'existence, soit sur la mer, soit dans les ports ou dans les rades, soit sur les étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée et, pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter. » La durée de leur assujettissement militaire s'étend de l'âge de dix-huit ans à celui de cinquante. Cependant, leur appel avant la vingtième année ne peut avoir lieu qu'en

(1) Chambre des députés. — Sixième législature. — Session de 1894 (Annexe au procès-verbal de la séance du 5 juin 1894).

(2) Chambre des députés. — Sixième législature. — Session extraordinaire de 1894 (Annexe au procès-verbal de la séance du 29 novembre 1894).

(3) Sénat. — Session 1896. — (Annexe au procès-verbal de la séance du 9 juillet 1896).

(4) Elle a été publiée au *Journal officiel*, le 27 décembre 1896.

temps de guerre et en vertu d'un décret. Les inscrits qui ont subi l'une des condamnations prévues par la loi du 15 juillet 1889 (1) sur le recrutement de l'armée sont traités suivant les mêmes règles que les hommes du recrutement (2).

Le titre II traite du *Classement des inscrits, des formalités de l'inscription* et de la *radiation des matricules*. Les inscrits maritimes sont divisés en trois catégories : inscrits provisoires, définitifs et hors de service. Celui qui commence à exercer la navigation doit se présenter, muni de son acte de naissance, devant le chef du service de l'inscription maritime du port où il s'embarque. S'il est mineur, il doit en outre être accompagné de son père ou de son tuteur, à leur défaut, du juge de paix, et, en leur absence, produire la preuve de leur consentement à son inscription. Il est immatriculé comme inscrit provisoire. Parvenu à sa dix-huitième année, l'inscrit provisoire, qui a accompli, depuis l'âge de dix ans, dix-huit mois de navigation, est immatriculé comme inscrit définitif, s'il est porté à nouveau, sur sa demande, au rôle d'équipage d'un navire de commerce français, ou s'il réclame son inscription définitive, en déclarant vouloir continuer la profession de marin. Le régime d'obligations militaires et de sanctions pénales établi par les titres III et VII de la loi du 24 décembre 1896 ne s'applique qu'aux inscrits définitifs. Celui qui n'a pas acquis cette qualité avant la clôture des opérations du conseil de révision dans son département, demeure soumis à l'assujettissement établi par la loi

(1) Articles 4 et 5 de la loi du 15 juillet 1889.

(2) La loi du 1^{er} mai 1897 leur est applicable.

du recrutement de l'armée et perd, à partir de ce moment, le bénéfice de toutes les immunités attribuées aux inscrits. L'inscrit provisoire qui ne continue pas à exercer la navigation est rayé sur sa demande, ou d'office s'il reste trois années sans naviguer. Tout inscrit définitif qui renonce à la navigation est rayé de l'inscription maritime un an après le jour où il aura déclaré y renoncer, à la condition qu'il n'ait pas repris l'exercice de la navigation dans l'intervalle. Il ne jouira plus, dès lors, d'aucun des avantages attachés à cette inscription. Le renonciataire n'est dispensé ni de la levée, ni d'aucune des obligations militaires que comporte son état d'inscrit pendant l'année d'attente et ce délai est même suspendu en temps de guerre. Tout inscrit provisoire ou définitif qui, hors d'un cas de force majeure, reste trois années sans naviguer, est rayé d'office. Si, par la suite, ce marin reprend la navigation, il est rétabli sur la matricule dans la situation qu'il avait au moment de sa radiation. Sont immatriculés comme inscrits hors de service les inscrits ayant atteint l'âge de cinquante ans et ceux qui ont été réformés.

Le titre III traite du *service militaire*. Le temps d'assujettissement des inscrits est ainsi divisé : 1° Une période qui s'écoule depuis l'âge de dix-huit ans jusqu'au jour où commence la période obligatoire ; 2° Une période obligatoire, qui est de sept années à partir du jour, soit du premier envoi au service, soit de l'établissement de la situation de l'inscrit, par suite du fonctionnement de la levée permanente ; 3° Une période de réserve, qui comprend le temps d'assujettissement postérieur à la période obligatoire et pendant laquelle

les inscrits ne peuvent être levés qu'en vertu d'un décret du Président de la République. Tout inscrit définitif âgé de vingt ans est soumis à l'action de la levée permanente. A moins d'empêchement dont il doit justifier, il est tenu de se présenter devant un chef du service de l'inscription maritime ou un syndic des gens de mer, lorsqu'il atteint cet âge, et, s'il l'atteint en cours d'embarquement et hors de France, au moment de son retour en France. Il est appelé s'il ne se présente pas. Il est statué sur sa situation dans un délai de 5 jours à partir du moment de son appel ou de sa présentation. Ce délai peut être prolongé si l'intéressé invoque des titres à une dispense ou en cas d'infirmités. S'il n'est ni dispensé ni exempté dans le chef-lieu du quartier, il est levé pour le service et incorporé dans l'armée de mer. Toutefois, si l'intérêt du service a obligé le ministre à suspendre momentanément le fonctionnement de la levée, il est placé en position de sursis jusqu'à ce que la levée ait repris son cours. Le temps passé dans cette position compte en déduction du service effectif exigé des inscrits. Le marin inscrit qui a atteint sa vingtième année peut, sur sa demande, être incorporé dans les équipages de la flotte hors de France, s'il est libre d'engagement maritime commercial et si le commandant de la force navale ou du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux consent à l'admettre. En cas de refus du commandant, la période d'assujettissement étroit ne court que du jour où il est statué sur sa position en France. L'inscrit cesse d'être soumis à la levée permanente si, sans responsabilité ou faute de sa part, il n'a pas été atteint par la levée avant l'âge de 30 ans révolus. L'inscrit qui, dans les mêmes conditions de

non responsabilité, n'a pas achevé avant sa trentième année le temps de service effectif exigé, est renvoyé dans ses foyers lorsqu'il a atteint cet âge et qu'il a, en outre, passé au moins une année au service de la flotte. Il est placé dans la position de réserve lorsqu'il a accompli l'âge de 30 ans, s'il ne se trouve pas sous les drapeaux. La période obligatoire se subdivise en une durée de service actif de cinq ans, et une durée de disponibilité de deux ans. La première s'écoule en activité effective, sauf le temps passé en sursis, en position de dispense ou en congé illimité. L'envoi en congé illimité a lieu d'après les ordres généraux du ministre. Les hommes que ces ordres atteignent peuvent, sur leur demande, être admis à terminer au service leur période de cinq ans. Pendant la disponibilité, les inscrits sont soumis aux appels ordonnés par le ministre. Le temps passé par les inscrits maritimes en position de sursis ou de dispense, ou en congé illimité, ne compte comme service à l'Etat qu'à titre de déduction de la période de service actif. En temps de paix, les inscrits âgés de 25 à 35 ans, ayant déjà accompli leur service obligatoire, peuvent être convoqués pour deux périodes d'exercice, chacune d'une durée de quatre semaines au plus, d'après des ordres du ministre de la marine.

La loi déclare exempts de toute obligation militaire les inscrits rendus impropres à tout service dans l'armée de mer par leurs blessures ou infirmités et reconnus comme tels par une commission de réforme. Ceux que leurs blessures ou infirmités rendent seulement impropres au service à la mer sont déclarés exclusivement utilisables dans un service de la marine à terre.

Des dispenses de service actif sont aussi prévues pour

les hommes qui se trouvent dans l'un des cas suivants : En temps de paix, après une année passée à la disposition permanente et immédiate du ministre de la marine, sont envoyés en congé illimité, dans leurs foyers, sur leur demande : 1° l'aîné d'orphelins de père et de mère où l'aîné d'orphelins de mère dont le père est légalement déclaré absent ou interdit ; 2° le fils unique ou l'aîné des fils, ou, à défaut de fils ou de gendre, le petit-fils unique ou l'aîné des petits-fils d'une femme actuellement veuve ou d'une femme dont le mari a été légalement déclaré absent ou interdit, ou d'un père aveugle ou entré dans sa soixante-dixième année ; 3° le fils unique ou l'aîné des fils d'une famille de sept enfants au moins. Dans les cas prévus par les trois paragraphes précédents, le frère puîné jouira de la dispense si le frère aîné est aveugle ou atteint de toute autre infirmité incurable qui le rende impotent ; 4° le plus âgé des deux frères atteints la même année par la levée permanente ; 5° celui dont un frère sera présent sous les drapeaux au moment de la levée ; 6° celui dont le frère sera mort en activité de service ou aura été réformé ou admis à la retraite pour blessures reçues dans un service commandé ou pour infirmités contractées dans les armées de terre ou de mer ; 7° celui dont un frère, inscrit maritime provisoire ou définitif, a disparu en mer, étant embarqué sur un bâtiment français, ou est mort des suites du naufrage d'un bâtiment français. En temps de paix, après une année passée à la disposition permanente et immédiate du ministre de la marine, peuvent être envoyés en congé illimité dans leurs foyers, sur leur demande, les inscrits atteints par la levée permanente qui remplissent effectivement

les devoirs de soutiens indispensables de famille. S'ils deviennent les soutiens indispensables de leur famille postérieurement à leur incorporation, ils peuvent, après enquête et lorsqu'ils ont accompli au moins une année de service, être envoyés dans leurs foyers en position de dispense exceptionnelle jusqu'à l'expiration de la durée de leur service actif. En temps de paix, les inscrits titulaires du diplôme des écoles supérieures de commerce reconnues par l'Etat, ou du diplôme d'élève de la marine marchande sont, sous certaines conditions et après un an de présence sous les drapeaux, renvoyés, sur leur demande, dans leurs foyers, en position de dispense, jusqu'à l'expiration de leur service actif.

La faculté de devancer l'appel est reconnue à tout inscrit définitif âgé de plus de 18 ans, ayant au moins la taille de 1 m. 54, reconnu apte à faire un bon service et sa période obligatoire court du jour de sa levée anticipée. Pendant toute la durée de son assujettissement, à partir du jour de l'expiration de la période de service effectif exigée pour être envoyé en congé illimité, l'inscrit définitif peut être réadmis au service pour des périodes isolées ou immédiatement successives de deux, trois, quatre ou cinq ans. Il peut, pendant la dernière année qu'il passe au service en vertu d'un lien antérieur, obtenir d'être réadmis à partir de l'époque où cessera ce lien et contracter par avance l'obligation nouvelle qui résultera de cette réadmission. Les réadmissions peuvent donner droit à des primes. Les officiers marinières qui s'engagent à rester au service après la période qu'ils accomplissaient au moment de leur nomination peuvent être admis, sur leur demande, dans le cadre de maistrance de la flotte, qui comprend

l'effectif permanent des officiers mariniens de toutes spécialités. Ils contractent par ce fait le lien spécial applicable à tous ceux qui sont incorporés dans ce cadre.

Au point de vue de leur rappel au service, les inscrits à la disposition du ministre sont classés en 3 catégories : *a)* les inscrits en sursis de levée et en congé illimité ; *b)* inscrits jouissant d'une dispense ; *c)* inscrits en disponibilité. Au point de vue de la mobilisation, les inscrits maritimes qui se trouvent dans la position de réserve sont répartis en cinq catégories : *d)* inscrits âgés de moins de 30 ans ; *e)* inscrits âgés de 30 à 35 ans ; *f)* inscrits âgés de 35 à 40 ans ; *g)* inscrits âgés de 40 à 45 ans ; *h)* inscrits âgés de 45 à 50 ans. Le rappel et la mobilisation s'effectuent en suivant l'ordre des catégories. En cas d'appel, tous les inscrits non embarqués sont obligés de se présenter immédiatement devant l'autorité. Ceux qui se trouvent embarqués sur des bâtiments présents dans un port de France sont immédiatement débarqués. Les inscrits maritimes fixés dans les colonies françaises ou à l'étranger doivent, aussitôt que l'avis de mobilisation parvient à leur connaissance, se mettre à la disposition de l'autorité maritime ou consulaire dans le ressort de laquelle se trouve le lieu de leur résidence. Ceux qui naviguent sous pavillon étranger doivent se présenter à l'autorité maritime ou consulaire du premier port où leur bâtiment fait escale. En cas de rappel ou de mobilisation, aucun inscrit ne peut se prévaloir de la fonction ou de l'emploi qu'il occupe pour se soustraire à ses obligations. Sont seuls autorisés à ne pas rejoindre immédiatement, en cas de convocation par voie d'affiches, les inscrits employés dans certains services importants à

la défense nationale et à l'intérêt public maritime.

Le titre IV détermine l'état spécial des inscrits. La profession de marin et l'industrie de la pêche, pratiquées par les inscrits dans les conditions et les limites prévues à l'article 1^{er}, comme le droit de vendre les produits par eux pêchés ou récoltés, ne comportent à leur charge ni droit de patente, ni redevance personnelle d'aucune sorte. Les concessions temporaires de parties de plages aux inscrits définitifs et à leurs femmes, veuves et orphelines non mariées pour l'établissement de pêcheries mobiles formées de filets ou de lignes munies d'hameçons et ayant pour objet la pêche du poisson ou la capture des oiseaux de mer sont gratuites. Sont également gratuites les mêmes concessions faites aux inscrits définitifs, lorsqu'elles ont pour objet le parquage des coquillages ou crustacés provenant de leur propre pêche. Toutes les autres concessions donnent lieu à la perception de redevances au profit de la caisse des invalides de la marine. Sur les fonds de cette caisse, les inscrits ont droit à des pensions et secours dont la quotité et le mode de concession sont fixés par les actes organiques de cet établissement. Tout inscrit définitif qui se déplace pour une durée excédant un mois doit en faire la déclaration à l'autorité compétente dans la circonscription qu'il quitte, et, dans les deux mois qui suivent le jour de son départ, se présenter à la même autorité dans le lieu d'arrivée. S'il se rend à l'étranger pour y établir sa résidence, il doit en faire la déclaration au chef de service de l'inscription maritime. Il lui est interdit de naviguer sous pavillon étranger sans l'autorisation du ministre de la marine ou de ses délégués. Sous les drapeaux, les inscrits appelés, rappelés

ou mobilisés sont soumis à toutes les obligations imposées aux marins en activité par les lois et règlements en vigueur.

Le titre V, consacré aux *mousses, inscrits algériens et coloniaux*, donne au ministre de la marine la faculté, dans la mesure utile, d'admettre dans les équipages comme mousses, sans lien d'engagement défini, des jeunes gens, inscrits ou non, âgés de moins de 16 ans, munis du consentement de leur père ou tuteur ou, à défaut, du juge de paix et pourvus du certificat d'études primaires. Le temps passé dans les équipages de la flotte en cette qualité ne compte pas dans la durée du service militaire exigée par les lois en vigueur. Les inscrits portés sur la matricule des gens de mer en Algérie et domiciliés dans cette possession au moment de la levée sont soumis aux mêmes règles que les inscrits de la métropole. Toutefois, dans l'intérêt de la colonisation, ces marins sont envoyés en congé illimité après un an de présence effective sous les drapeaux. Ceux d'entre eux qui transportent leur établissement en France doivent compléter, dans les équipages de la flotte, la durée du service effectif exigé des inscrits de la métropole, sans pouvoir être levés à cette fin après l'âge de 29 ans ni retenus au delà de celui de 30 ans. Les dispositions régissant l'inscription maritime sont applicables à la Martinique, à la Guadeloupe, à la Réunion, à la Guyane, et à Saint-Pierre et Miquelon. Dans les autres colonies, le régime de l'inscription maritime est, lorsqu'il y a lieu, institué et réglé par des décrets contresignés par les ministres chargés des services de la marine et des colonies.

Le titre VI est relatif à l'*administration*, à la

comptabilité et au contentieux de l'inscription maritime.

Le titre VII énumère les *dispositions pénales*. Toutes fraudes ou manœuvres par suite desquelles un inscrit définitif est soustrait à une levée sont punies d'un emprisonnement d'un mois à un an, sans préjudice de peines plus graves en cas de faux. L'inscrit prévenu de s'être rendu impropre au service militaire est déféré aux tribunaux sur la demande des autorités maritimes. S'il est reconnu coupable, il est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an. A l'expiration de sa peine, il est mis à la disposition du ministre de la marine pour tout le temps du service militaire qu'il doit à l'Etat et envoyé dans un corps disciplinaire. Des poursuites sont aussi prévues contre les complices. L'inscrit définitif non embarqué et atteint par la levée permanente au lieu de résidence duquel un ordre de route a été régulièrement notifié et qui n'est pas arrivé à sa destination au jour fixé est, après un délai d'un mois en temps de paix et de deux jours en temps de guerre, et hors le cas de force majeure, puni comme insoumis d'un emprisonnement d'un mois à un an en temps de paix, et de 2 à 5 ans en temps de guerre. Dans ce dernier cas, à l'expiration de sa peine, il est envoyé dans un corps disciplinaire. En temps de guerre, les noms des insoumis sont affichés dans toutes les communes du canton de leur domicile. Ils sont en outre privés de leurs droits électoraux. Lorsque l'inscrit levé est embarqué sur un navire français, la notification de l'ordre est faite simultanément au capitaine et à l'intéressé. Le capitaine est obligé de procéder, dans les 24 heures, au débarquement de l'appelé, sous peine d'une amende

de 100 à 1.000 francs. Quand l'inscrit levé est embarqué sur un navire étranger, l'ordre est également notifié audit inscrit et à son capitaine. Le chef de service de l'inscription maritime ou le consul prend les mesures nécessaires pour que cette double notification ait lieu et que le débarquement soit immédiatement obtenu. En temps de paix, les inscrits en congé illimité ou en disponibilité appelés au service et les inscrits en position de réserve convoqués pour des manœuvres ou exercices, qui ne sont pas rendus le jour fixé au lieu indiqué, sont passibles d'une punition disciplinaire. En temps de paix, pour certains cas d'insoumission, il peut être accordé aux hommes ayant moins de 3 mois de présence sous les drapeaux des circonstances atténuantes, alors même que le Code de justice militaire pour l'armée de mer ne les prévoit pas. Tout inscrit définitif, non embarqué, âgé de 20 à 40 ans, qui, se déplaçant en France, en Algérie, et aux colonies pour plus d'un mois, n'a pas fait les déclarations prescrites, est passible d'une punition disciplinaire de 3 à 8 jours de prison. La même peine est applicable aux inscrits définitifs de tout âge résidant à l'étranger ou autorisés à naviguer sous pavillon étranger, s'ils omettent d'informer les autorités consulaires de leurs déplacements. L'inscrit qui est requis de se présenter au bureau du chef de service de l'inscription maritime ou du syndic des gens de mer, et s'y refuse, est passible d'une punition disciplinaire de 8 jours au plus. Même peine à tout inscrit âgé de 20 à 50 ans et non présent au pavillon qui refuse de présenter son fascicule de mobilisation à première réquisition des autorités maritime, militaire, civile ou judiciaire. Tout inscrit qui contracte un en-

gagement dans un corps de troupe de l'armée de terre ou de la marine sans avoir préalablement obtenu sa radiation des matricules des gens de mer est puni disciplinairement.

Enfin le titre VIII prévoit quelques *dispositions transitoires*.

Telle est la loi du 24 décembre 1896. A part de légères modifications apportées par deux lois du 28 janvier 1898 (1), concernant les dispenses du service actif, elle régit encore l'inscription maritime à l'heure actuelle. Cependant un certain nombre de textes sont venus la compléter.

La loi du 2 mai 1899 (2) décide qu'en cas de guerre, tout inscrit définitif, réunissant les conditions d'aptitude exigées, peut être admis à devancer l'époque de la levée et à servir pour la durée des hostilités. La même faculté est ouverte à tout inscrit définitif non présent sous les drapeaux et à tout mécanicien du recrutement ayant fait son service dans la marine et n'appartenant pas aux catégories rappelées ou mobilisées, ainsi qu'aux inscrits hors de service. Les inscrits maritimes et les hommes du recrutement, âgés de plus de 18 ans, appartenant aux équipages des navires de commerce dont la réquisition pour le service auxiliaire de la flotte est prévue par une convention spéciale conclue avec le département de la marine peuvent, dès le temps de paix, demander à continuer leur service, en temps de guerre, sur ces bâtiments. Les hommes qui ont contracté cette obligation éventuelle sont levés pour le

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XCVIII, p. 22 et 23.

(2) *Ibidem*, t. XCIX, p. 122.

service dès que leur bâtiment est réquisitionné, et maintenus à bord sous réserve du droit qui appartient à l'autorité maritime d'utiliser de telle manière qu'elle le jugera convenable ceux d'entre eux qui feraient partie des catégories rappelées ou mobilisées. En cas de réquisition du navire sur lequel ils sont embarqués, les hommes qui ont souscrit l'obligation de continuer leur service en temps de guerre sont mis d'office à la disposition du ministre de la marine et maintenus à bord pendant la durée de la réquisition. Ces diverses obligations font l'objet de contrats spéciaux d'engagement passés devant l'autorité maritime et dont la forme et les conditions ont été déterminées par un décret du 29 juin 1899 (1). Ils ne lient les intéressés que pendant leur embarquement à bord des navires susceptibles de réquisition et à la condition qu'ils y soient présents à ce moment-là. Les dispositions en vigueur pour les pensions de retraite et de demi-soldes sont applicables aux marins de toutes provenances embarqués sur les navires réquisitionnés pour le service auxiliaire de la flotte et le temps d'embarquement sur lesdits navires compte comme temps de service à l'Etat pendant la durée de la réquisition.

La marine tire aussi parti des indigènes de nos colonies pour accroître ses effectifs. Un arrêté provisoire du 3 août 1887 et des décrets du 15 juin 1892 (2) et du 26 mai 1895 (3) ont organisé le recrutement des marins

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XCIX, p. 278.

(2) *Bulletin officiel de la marine*, année 1892, 1^{er} semestre, n° 15, p. 737.

(3) *Ibidem*, année 1895, 1^{er} semestre, n° 16, p. 913.

indigènes en Extrême-Orient. Ils ne sont utilisés que sur les navires de la Cochinchine, de l'Annam et du Tonkin où ils rendent de précieux services pour l'exécution de travaux auxquels il ne serait pas prudent, en pays très chauds, d'employer des Européens.

La marine emploie également un certain nombre d'indigènes au Sénégal, au Gabon et à Madagascar (1).

En Algérie et en Tunisie, la loi du 18 juillet 1903 (2) a créé un véritable corps de marins indigènes dit *Baharia* (ou tirailleurs de mer), affectés spécialement aux bâtiments employés à la défense de l'Afrique du Nord. A cet effet, il y a, dans chacun des quartiers maritimes d'Algérie et de Tunisie, une inscription spéciale des musulmans sujets ou protégés français qui, volontairement, acceptent les obligations suivantes :

1° Servir pendant 3 ans au moins ;

2° Après la libération et jusqu'à l'âge de 45 ans, exercer une profession maritime ;

3° Rester pendant ce temps à la disposition du ministre de la marine.

En compensation, la loi du 18 juillet 1903 accorde aux Baharia :

1° Une prime d'engagement ;

2° Une pension de retraite ;

3° Une haute paie journalière chaque fois que, après les trois premières années de service à la mer, ils sont employés par l'Etat.

Le recrutement de ce corps s'opère aussi par voie

(1) Messimy, *Rapport pour l'exercice 1904*, p. 95.

(2) *Bulletin officiel de la marine*, année 1903, 2^e semestre, p. 39.

d'engagements volontaires avec prime pour des périodes limitées à 3 et 6 ans, et en Tunisie, par l'incorporation d'indigènes appelés en exécution des lois beylicales.

Les ressources mises par cette loi à la disposition de la marine sont malheureusement difficiles à utiliser. En effet, l'article 7, en prescrivant d'encadrer toujours les Baharia par leurs gradés musulmans et de ne les embarquer que par équipes d'au moins 4 hommes, commandés par un quartier-maître, empêche de les admettre en bien des cas et notamment sur les petits bâtiments, où leur nombre dépasserait les effectifs prévus (1).

L'amélioration du sort du matelot a fait l'objet d'un certain nombre de mesures. Signalons au point de vue de la solde une décision présidentielle du 21 février 1906 majorant le taux du supplément journalier dû aux équipages des sous-marins dans toutes les positions de présence. Par exception, les hommes en traitement à l'hôpital ne recevaient pas ce supplément, mais un décret du 20 mars 1907 (2) l'a accordé à ceux des équipages des sous-marins stationnés aux colonies, lorsque la maladie qui a motivé l'hospitalisation résulte de fatigues du service.

En ce qui concerne les peines disciplinaires, le décret du 31 janvier 1900 (3) a supprimé ce qui subsistait des châtiments corporels à bord des bâtiments de la flotte ; barre de justice, boucle simple et boucle double furent abolies ; il ne peut plus en être fait usage désormais que dans des cas de force majeure et pour assurer la sécurité

(1) Messimy, *Rapport pour l'exercice 1904*, p. 93, note 2.

(2) *Journal officiel*, 23 mars 1907, p. 2.293.

(3) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. C, p. 37.

des hommes ou du bâtiment. Un autre décret du 24 mai (1) de la même année décida que les peines disciplinaires à infliger aux premiers maîtres et assimilés seraient la consigne à bord, les arrêts simples, les arrêts de rigueur, la détention à bord ; pour les seconds-maîtres la prison se substituait à la détention à bord ; les quartiers-maîtres, marins et assimilés étaient passibles du retranchement de la ration de vin à l'un des repas, du peloton de punition, de la consigne, de la police simple, de la police double et de la prison. En cas de force majeure, pour assurer la sécurité des hommes et du bâtiment, l'usage de la barre de justice et de la boucle simple ou double restait autorisé. Enfin, le décret du 23 avril 1907 (2) établit que la récidive de toute faute se reproduisant avant l'expiration de certains délais, entraîne une aggravation de peine, ce qui n'existait jusqu'alors que pour l'ivresse.

L'hygiène des navires armés et des équipages de la flotte a reçu de nombreuses améliorations et a fait l'objet d'une instruction très détaillée du 22 mai 1902 (3).

Elle prescrit le lavage à l'eau douce et le séchage de la cale et des soutes avant l'embarquement du matériel. Les fonds du bâtiment sont blanchis à la chaux. Le médecin-major visite fréquemment les ustensiles employés à la préparation des aliments, et veille à la désinfection des objets ayant servi aux malades. Cette instruction prévoit l'installation à bord des urinoirs,

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. C, p. 266.

(2) *Journal officiel*, 1^{er} mai 1907, p. 3.227.

(3) *Bulletin officiel de la marine*, 1902, 1^{er} semestre, n° 16, p. 930.

lavabos et douches, et de pétrisseuses mécaniques sur les nouveaux navires ; elle ordonne le nettoyage et la désinfection des instruments de musique, des effets des hommes atteints de pelade et des outils de coiffeur.

En ce qui concerné plus particulièrement les hommes, elle exige qu'ils soient visités par le médecin-major à mesure de leur arrivée à bord et soumis à une nouvelle visite médicale très sévère avant leur départ pour une campagne lointaine. Le médecin-major fait en outre au moins une fois la semaine une inspection sanitaire de l'équipage, il examine tous les hommes afin de s'assurer qu'il n'existe aucun germe de maladie contagieuse. Il veille à ce que tous les hommes soient vaccinés ou revaccinés en temps utile. Lorsque les hommes de l'équipage ont été mouillés pendant la durée d'un service quelconque, l'officier de quart les fait changer de vêtements. Les vêtements mouillés sont immédiatement envoyés aux séchoirs. Dans les pays chauds, et lorsque les circonstances le permettent, les équipages se baignent, soit sur le rivage, soit le long du bord. Les marins sont invités à se brosser régulièrement les dents ; et on ne leur donne à boire que de l'eau distillée.

L'instruction du 22 mai 1902 s'occupe aussi des mesures à prendre à bord contre la tuberculose, défendant sévèrement de cracher autre part que dans les crachoirs montés sur pied ou accrochés à la muraille du bâtiment et proscrivant les coups de balais dans les batteries ; ils sont remplacés par un essardage avec un faubert humide, pour éviter de soulever la poussière. Des mesures spéciales sont prescrites pour éviter les épidémies de conjonctivite et pour arrêter la propagation de

la syphilis ; mais aucune punition ne doit être infligée pour cause de maladie vénérienne, sauf le cas de dissimulation notoire. D'autres précautions sont prises pour éviter la chute des hommes à la mer et les accidents d'embarcation, pour réprimer l'ivrognerie par des punitions (1) et prévenir l'alcoolisme. Enfin des mesures d'assainissement et de désinfection sont prescrites en cas d'épidémie.

La ration des malades, à bord des bâtiments, est composée d'après les prescriptions médicales. Dans certaines circonstances (temps très froids, navigation dans les pays chauds et sous les tropiques, réjouissances publiques, travaux extraordinaires ou pénibles, etc.), des délivrances hors ration sont accordées aux matelots ; des suppléments sont aussi donnés aux hommes du personnel de la machine lorsque les feux sont allumés et aux équipages des bateaux-torpilleurs à la mer.

La manière d'évaluer les services donnant droit à la pension dite demi-solde a été modifiée par la loi du 20 juillet 1897 (2). en ce qui touche les inscrits maritimes faisant partie de l'équipage d'un bâtiment ou d'une embarcation de plaisance ou des chalands et pontons

(1) Tarif des punitions pour faits d'ivresse.

Ivresse	{	simple	: 5 jours de prison.
		avec désordre :	10 jours de prison et au-dessus.
		en service :	15 jours de prison et au-dessus.
Récidive	{	Hommes	{ La dernière punition est augmentée de la quotité primitive
		non gradés	
	{	Hommes	{ Le double de la dernière punition jusqu'à concurrence de 60 jours
		gradés	

(2) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XCVII, p. 308.

exclusivement affectés aux entreprises industrielles dans les eaux maritimes. Elle-même fut retouchée par la loi du 14 avril 1904 (1), qui abroge l'article 6 ; cet article déclare que la navigation exercée à titre professionnel dans les eaux abritées ne compte que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde. Ce mode de décompte avait eu pour conséquence immédiate de réduire le nombre des inscrits fluviaux et de diminuer les versements faits à la caisse des invalides par ces marins. La loi nouvelle admet la durée de cette navigation pour sa totalité et l'assimile au temps d'embarquement sur les bateaux armés à la petite pêche et au bornage. Enfin, la loi du 17 avril 1905 (2) fait compter la campagne de grande pêche à Terre-Neuve ou en Islande, accomplie par les inscrits maritimes, comme une navigation de 12 mois, étant entendu toutefois, que dans le courant d'une même année, avant ou après la campagne, toute navigation effectuée par eux ne peut être comptée en sus des 12 mois accordés.

Les charges qui pèsent sur la marine marchande du fait de l'inscription maritime ont subi aussi quelques changements.

Relativement à la composition des équipages, la loi du 7 avril 1902 (3) sur la marine marchande a décidé que les équipages des navires pratiquant le cabotage international colonial sans attache avec la métropole pourraient être formés de marins non français, à l'exception :

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. CIV, p. 98.

(2) *Ibidem*, t. CV, p. 221.

(3) *Ibidem*, t. CII, p. 309.

1° de tous les officiers ; 2° du maître d'équipage ; 3° d'un minimum de 2 marins inscrits maritimes, dont l'un pour la manœuvre et l'autre pour la machine. Le nombre des marins inscrits français pourra être réduit : 1° sur les navires à vapeur d'un tonnage net inférieur à 1.000 tonneaux, à cinq, savoir : le capitaine, le second, le chef mécanicien, le maître d'équipage, un inscrit maritime français pour la machine ; 2° sur les navires à voiles d'un tonnage net inférieur à 1.000 tonneaux, à quatre, savoir : le capitaine, le second, le maître d'équipage, un inscrit maritime français ; 3° sur les navires à vapeur ou à voiles d'un tonnage net inférieur à 400 tonneaux, à trois : savoir : le capitaine, le second, le chef mécanicien, si le navire est à vapeur, ou un inscrit maritime français pour la manœuvre, si le navire est à voiles. Les bâtiments se livrant à ce genre de navigation peuvent recevoir sur les budgets locaux des compensations et primes à la navigation, s'ils ne touchent d'ailleurs aucune prime ou subvention à quelque titre que ce soit.

Quant au traitement et au rapatriement des marins du commerce délaissés hors de France, le tarif des frais et la façon dont le capitaine peut opérer le versement a été successivement réglé par les décrets du 24 décembre 1896 (1) et du 12 juin 1900 (2).

Enfin les lois du 7 avril 1902 (3) et du 19 avril 1906 (4)

(1) Duvergier, *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*, t. XCVII, p. 3.

(2) *Ibidem*, t. CI, p. 37.

(3) *Ibidem*, t. CII, p. 309.

(4) *Journal officiel*, 20 avril 1906.

sur la marine marchande ont établi en faveur de l'armement un système de primes compensant les charges qui lui sont imposées notamment du fait de l'inscription maritime.

CHAPITRE VIII

LÉGISLATION COMPARÉE

- I. Allemagne. — Principe du recrutement : analogue à celui de l'armée de terre. — Engagés volontaires. — Ecole des mousses. — Solde, nourriture, privilèges divers.
- II. Angleterre. — Principe du recrutement : engagements volontaires. — Solde, habillement, nourriture, pensions. — Réserve de la flotte.
- III. Etats-Unis. — Principe du recrutement : engagements volontaires.
- IV. Italie. — Principe du recrutement : inscription maritime.
- V. Autres nations. — Autriche-Hongrie ; Brésil ; Espagne ; Norvège ; Portugal ; Russie ; Suède.

Parvenus à la limite de l'histoire de l'inscription maritime, nous avons exposé la législation actuellement en vigueur ; mais, avant de faire la critique du système et de formuler la conclusion de cette étude, il reste à examiner quelle solution le problème du recrutement des équipages de la marine militaire a reçue chez les principales puissances étrangères.

I. — Allemagne (1).

Le recrutement de la marine militaire allemande est basé sur les mêmes principes que celui de l'armée de terre. Néanmoins, on réserve exclusivement pour le service de la flotte les marins de profession, c'est-à-dire ceux qui, pendant au moins un an, se sont adonnés à la navigation maritime, ou à la grande, ou à la petite pêche, les charpentiers de vaisseau ayant navigué et les mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs des vapeurs de mer et de rivière.

A cette population maritime, on a ajouté ce que l'on appelle la « population semi-maritime de l'empire ». Elle se compose des gens de mer ayant navigué comme tels au moins 12 semaines sur des bâtiments allemands ou étrangers et tous les pêcheurs ayant exercé leur industrie pendant une fraction d'année, si courte soit-elle. On complète les effectifs avec des recrues choisies parmi les Alsaciens-Lorrains, les Bavares et les Prussiens jugés les plus aptes à la vie maritime.

La levée s'opère à date fixe. L'appel a lieu au début de janvier et le congédiement à la fin de septembre ; cette pratique a pour conséquence de réduire à 33 mois la durée du service obligatoire fixée à 3 ans. On re-

(1) E. Guiffart, *La marine allemande*. — Buchard, *Marines étrangères*, p. 35. — Dalloz, *Les Codes annotés ; Code administratif*, t. V, V^o *Organisation maritime*, p. 676. — Léonce Abeille, *Marine française et marines étrangères*, p. 152.

porte à l'expiration de leur engagement la convocation des matelots en cours de campagne lointaine et à la fin de leurs études celle des marins qui suivent les cours d'une école de navigation ou de construction navale.

Les hommes appelés au service de la flotte sont soumis à une visite médicale sévère ; ils doivent avoir une constitution robuste, des yeux excellents et une taille minimum de 1^m,57.

Après avoir accompli leurs trois années de service actif, les marins passent 4 ans dans la réserve. Ils appartiennent ensuite à la *Seewehr*, divisée en deux classes (1^{er} et 2^e *Aufgebot*), ils passent cinq ans dans la 1^{re}, puis restent dans la seconde jusqu'au 31 mars de l'année dans laquelle ils atteignent l'âge de 39 ans. Ils font enfin partie du *Landsturm* jusqu'à l'âge de 45 ans révolus, date de leur libération définitive.

Quant aux jeunes gens qui, pour une raison quelconque, n'ont pas été appelés avec ceux de leur classe et par conséquent n'ont pas servi dans la flotte, ils sont incorporés dans la réserve de remplacement ou de recrutement *Marineersatzreserve*, pour une période de 12 ans. Susceptibles d'être appelés en cas de guerre, ils ne sont astreints en temps de paix qu'à 3 périodes d'exercice : la 1^{re} de 10 semaines, la 2^e de 6 semaines et la 3^e de 4.

La marine reçoit en outre des engagés volontaires pour un, trois ou quatre ans. Les engagements d'un an sont uniquement ouverts aux marins de profession ; ils sont soumis à un entraînement intensif et quittent la marine comme officiers ou sous-officiers de réserve. Tout individu âgé de 17 ans, présentant les aptitudes morales et physiques nécessaires, peut signer un enga-

gement de trois ans s'il appartient à la population maritime ; s'il appartient à la population semi-maritime ou à la population territoriale, il ne peut le faire que pour 4 ans, et seulement au moment de l'appel des recrues, encore faut-il qu'il n'ait pas accompli sa vingtième année. Des primes importantes sont offertes aux rengagés et après 18 ans passés dans la marine militaire, on leur sert une pension de retraite.

Pendant leur service actif, les matelots ne peuvent devenir ni brevetés, ni gradés. Le recrutement en est assuré par l'école des mousses. Les jeunes gens qui désirent entrer à cette école, spécialement destinée à former de bons sous-officiers, doivent avoir de 15 à 17 ans révolus, présenter les conditions d'aptitude physique et intellectuelle requises et être munis de leur acte de naissance et de l'autorisation de leur père ou de leur tuteur. Le mousse ne peut quitter l'école qu'en remboursant ce que l'Etat a dépensé pour lui depuis son admission (45 marks par mois), mais s'il est congédié, il n'a aucune restitution à faire. Le séjour du mousse à l'école est de 3 ou 4 ans ; à sa sortie, il est tenu de contracter un engagement de 9 ans.

Les simples matelots touchent une solde de 24 fr. 37 par mois ; il faut en déduire une somme de 11 fr. 25 prélevée pour payer les vêtements fournis au matelot, dont celui-ci conserve la propriété à son congé.

La nourriture du matelot à terre est la même que celle de ses camarades de l'armée. A bord on lui procure une ration plus substantielle, répartie en 3 repas ; elle est composée comme suit :

Viande de bœuf fraîche, 400 gr. ;

ou Porc frais, 250 gr. ;

Bœuf salé, 450 ;

ou Porc salé, 250 ;

ou Viande conservée, 340 ;

Légumes et fruits divers d'après le poids fixé, pois,
choucroute, pommes de terre, haricots, fruits au four,
etc...

Pain frais, 750 gr. ;

ou Pain rassis, 500 ;

Beurre, 65 ;

Sel, 15 ;

Café, 15 ;

Thé, 3 ;

Sucre, 40 ;

Le matelot jouit de certains privilèges, par exemple d'une réduction de tarif pour l'envoi de journaux, mandats, lettres ; il peut faire des délégations en faveur de sa femme et de ses enfants et exceptionnellement à d'autres parents. On lui facilite le placement de ses économies dans les caisses d'épargne en l'autorisant à en effectuer le versement à bord ou dans une des caisses de la marine.

II. — Angleterre (1).

Le personnel de la marine militaire se recrute exclusivement par voie d'engagements volontaires.

(1) Léonce Abeille, *Marine française et marines étrangères*, p. 148. — Buchard, *Marines étrangères*, p. 120. — André-E.

Les engagés proviennent de deux sources :

La première est constituée par les écoles de mousses, au nombre de cinq; elles sont établies une dans chacun des ports de Falmouth, Portsmouth et Portland, et deux à Devonport. L'admission dans ces écoles a lieu à partir de l'âge de 14 ans et demi et jusqu'à 16 ans et demi. Avant d'y entrer, les jeunes gens doivent s'engager à servir jusqu'à leur trentième année. Leur instruction a lieu d'abord sur un navire stationnaire, puis sur un brick-école qui navigue. Parvenus à l'âge de 18 ans, ils passent au rang de matelots (*ordinary seamen*).

La seconde source est celle des engagements volontaires proprement dits; ils sont tels, dit M. Sayous, « dans la mesure où les recruteurs n'abusent pas de la faiblesse des miséreux ou de l'influence momentanée de l'alcool » (1). Est admis à les contracter tout homme de 18 à 30 ans, présentant l'aptitude physique et professionnelle requise. Des gratifications dont la quotité varie suivant les instructions de l'Amirauté, sont payées au moment des engagements.

On distingue deux sortes d'engagements :

1. — A long terme (*continuous service*) pour une période de 12 ans avec rengagement de 10 ans. Le marin fournit ainsi à la flotte un total de 22 années, à l'expiration desquelles il a droit à une pension de retraite :

Sayous, *Le marin anglais*, p. 153. — *Les équipages de la flotte anglaise* (*Armée et Marine*, 20 octobre 1906, p. 450). — *Organisation du personnel de la marine anglaise* (*Revue maritime*, octobre 1899, p. 111). — *La réserve de la flotte royale anglaise marins, chauffeurs et soldats de marine* (*Revue maritime* juillet 1902, p. 1304).

(1) André-E. Sayous, *Le marin anglais*, p. 153-154.

mais il peut, sous certaines conditions, contracter de nouveaux engagements de 5 ou 7 ans au plus, jusqu'à la limite d'âge de 50 ans.

2. — Les engagements à court terme (*non continuous service*) sont de 5 ans seulement, avec faculté de rengager pour des périodes semblables.

Il y a tendance à faire de l'engagement à long terme une condition obligatoire pour tous les matelots (*blue-jackets*), il l'est déjà actuellement pour certaines spécialités; d'autre part, le nombre des engagements à court terme a été accru pour assurer le recrutement de la *Royal Fleet Reserve*. Mais tout homme lié par un engagement à long terme, peut obtenir l'autorisation de résilier ce contrat. Cette faculté ne lui est reconnue que pour des motifs sérieux et contre versement d'une prime de rachat très élevée (1).

Enfin, l'Amirauté s'est réservé le droit de pratiquer la « presse » pour le cas où des circonstances exceptionnelles rendraient insuffisants les autres modes de recrutement et exigeraient le recours à un tel procédé.

Le matelot anglais (*ordinary seaman*) peut devenir successivement matelot de première classe (*able seaman*) et matelot principal (*leading seaman*), cet avancement lui est accordé après examen passé devant le capitaine de son navire. L'accès au grade de sous-officier lui est également ouvert.

La solde des matelots anglais, sensiblement supérieure à celle des matelots français, varie suivant qu'elle

(1) Elle est de 500 francs, si l'homme qui sollicite son congédiement a accompli moins de 3 ans de service; de 450, s'il a accompli de 3 à 5 ans; de 300, après 5 ans et gratuite après 16 ans.

s'adresse à un engagé à long ou à court terme. Dans le premier cas le taux en est plus élevé que dans le second. Des suppléments journaliers sont attribués aux rengagés : 0,20 à ceux qui ont déjà accompli une première période de 12 ans ; — 0,60 à ceux qui ont droit à leur pension de retraite. D'autres allocations sont accordées aux hommes munis de brevets d'aptitude ou exerçant des fonctions spéciales, aux scaphandriers suivant la durée de leurs plongées, au personnel chauffeur quand les feux sont allumés, sous les tropiques ou dans certaines régions pendant la saison chaude. Enfin, sous le nom de chevrons de bonne conduite, les marins peuvent obtenir 0,10 par jour, pour le premier chevron, après 3 ans de service, dont les 2 derniers avec la note « très bonne conduite » ; — 0,20 pour le second, après 8 ans de service, dont les 4 derniers avec la note « très bonne conduite » ; — 0,30 pour le troisième, après 13 ans de service, dont les 6 derniers avec la note « très bonne conduite ». En outre, 15 années consécutives avec la note « très bonne conduite » peuvent faire obtenir aux marins une médaille donnant droit à 25 francs pour chaque année écoulée à partir du moment de sa concession, mais payables seulement au congédiement.

Les hommes en traitement à l'hôpital en Angleterre continuent à recevoir leur solde intégralement pendant 30 jours, et, de plus, s'ils sont engagés à long terme, pendant 65 autres jours, mais avec une retenue variant, suivant les grades, de 0 fr. 40 à 1 franc par jour. A l'étranger, la solde entière est due à l'hospitalisé pour toute la durée de sa maladie.

Les effets d'habillement et les fournitures de couchage sont remises aux hommes et le prix en est récu-

péré moyennant des retenues opérées sur leur solde ; cependant, à titre d'indemnité, on alloue 125 francs aux mousses à leur admission et 62 fr. 50 aux engagés de 12 ans à leur entrée au service, non compris une somme de 25 francs pour le couchage.

La ration normale quotidienne est ainsi composée :

Pain frais ou biscuit	.680 gr.
Spiritueux	7 centil.
Sucre	57 gr.
Chocolat	28 »
Thé	7 »
Viande fraîche, quand les circonstances le permettent	450 »
Légumes frais.	225 »

Si les circonstances ne permettent pas de délivrer de la viande et des légumes frais, on les remplace, soit par du porc ou du bœuf salé, soit par des pois cassés ou du riz.

Et, chaque semaine, on distribue les assaisonnements suivants :

Farine d'avoine.	85 gr.
Moutarde.	14 »
Poivre	7 »
Vinaigre	4 centil.

Des délivrances supplémentaires sont attribuées au personnel de la machine sous les feux (jus de citron et sucre) et aux hommes en service la nuit ou par mauvais temps (sucre, thé, ou café, ou chocolat).

En cas de réforme, le marin a droit à une pension :
Pour blessures reçues à l'ennemi ou en service com-

mandé, sans distinction de grade ni de temps de service, elle varie suivant la gravité de la blessure de 0 fr. 30 à 2 fr. 50 par jour.

Pour blessures reçues hors du service ou infirmités quelconques au-dessous de 14 ans de service : En cas d'incapacité absolue de travail, le marin, quel que soit son grade, reçoit de 0 fr. 30 à 0 fr. 60 par jour, pendant autant de trimestres qu'il compte d'années de service. Si l'intéressé est un engagé à long terme, ayant accompli un minimum de 10 années de service, on lui accorde une pension viagère de 0 fr. 60. — Si le marin peut encore travailler et subvenir à son existence, on lui alloue une gratification de 25 francs par année de service, quel que soit son grade.

Il existe aussi des pensions pour ancienneté de service, attribuées à tout marin ayant passé 20 années sur la flotte. Le tarif varie de 1 franc à 1 fr. 45 par jour. Les engagés à long terme, après 10 ans de service, peuvent obtenir de l'Amirauté une pension journalière de 0 fr. 60.

Les veuves et orphelins ont droit à une pension, si leur mari ou leur père a trouvé la mort en exécutant un service commandé ; le taux minimum en est de 4 fr. 35 par semaine, le maximum atteint 8 fr. 10 ; à cette somme principale s'ajoutent des suppléments de 1 fr. 65 à 2 fr. 50 par enfant.

Le gouvernement vient encore en aide au personnel à son service en admettant 1.000 fils de matelots à l'école de l'hôpital de Greenwich ; ils y sont élevés gratuitement, à condition que leurs parents ou tuteurs les destinent à la marine militaire, où ils serviront pendant 12 ans à partir de leur 18^e année. L'hôpital de Green-

wich recueille également les filles de marins, au nombre de 200, et les élève gratuitement.

Avec un système de recrutement basé uniquement sur les engagements volontaires, l'organisation d'un personnel de réserve prend une importance d'autant plus considérable. La presse ne saurait être qu'un expédient, car elle fournirait des hommes dénués de toute instruction militaire et désorganiserait la marine marchande, indispensable au ravitaillement des Iles Britanniques. Aussi a-t-on formé récemment la « Réserve de la flotte royale » ; elle se divise en trois classes.

La classe A, comprend les marins, chauffeurs et soldats de marine pensionnés avant l'âge de 45 ans.

La classe B renferme les marins, chauffeurs et soldats libérés avant d'avoir acquis des droits à une pension de retraite. Elle constitue la partie essentielle de la « Réserve de la flotte royale ». Pour être admis dans cette catégorie, les candidats doivent produire leur certificat de service et subir un examen médical ; ils sont alors incorporés avec leur ancien grade pour une période de 5 ans et tenus de répondre à tout appel ; mais, en temps ordinaire, est seule obligatoire une période annuelle d'exercices de 8 jours, transformée à la demande de l'intéressé en une période de 15 jours tous les deux ans. Ces réservistes reçoivent une solde de neuf livres st. par an et un habillement complet. Les frais de tout voyage ou déplacement occasionné par le service leur sont remboursés ; pendant les manœuvres, ils ont la solde de leur ancien grade, le logement et la nourriture. A l'expiration de leur engagement de 5 ans, ils peuvent le renouveler pour une période d'égale durée et, s'ils se soumettent à répondre aux appels jusqu'à

l'âge de 50 ans, on leur accorde à partir de leur 55^e année une pension annuelle de 12 livres st.

Enfin, la troisième classe ou classe C est formée des ouvriers des constructions navales.

III. — *Etats-Unis* (1).

Le personnel de la marine de guerre des Etats-Unis provient de deux sources :

1^o Les apprentis-marins. — Avant 1905, on distinguait entre les apprentis marins de l'intérieur (landsmen for training) et ceux du littoral (apprentice 3rd class) ; à partir de cette date on a réuni landsmen et apprentices en un seul groupe. Tout est mis en œuvre pour provoquer des engagements ; on attire l'attention des jeunes gens par des affiches illustrées qui vantent les avantages de la vie du marin, des agents sont chargés d'en faire le commentaire, d'exciter l'enthousiasme des lecteurs et de vaincre leurs dernières hésitations. On accepte pour le service les hommes âgés de 17 à 18 ans ; l'instruction militaire leur est donnée pendant 6 mois à terre, puis pendant 6 autres mois à la mer. Ils sont ensuite embarqués pour 3 ans en qualité de seamen.

2^o Les marins de profession. — Les matelots de profession âgés de 21 à 35 ans peuvent entrer dans la flotte. Ils doivent satisfaire à un examen pratique, après lequel ils sont immédiatement reçus en qualité de ma-

(1) Léonce Abeille, *Marine française et marines étrangères*, p. 150. — *Revue maritime*, février 1903, p. 355.

rins. On enrôle aux mêmes conditions les mécaniciens, chauffeurs et ouvriers de profession. Mais le nombre d'hommes provenant de cette source est tout-à-fait insuffisant, la marine militaire américaine ne peut guère compter que sur les hommes qu'elle forme elle-même.

Les matelots sont admis à se rengager pour quatre années, et s'ils n'ont pas quitté le service depuis plus de 4 mois au moment où ils signent ce contrat, ils ont droit à une prime. Les hommes, parvenus au terme de leur engagement, ou atteints de maladie, sont renvoyés dans leur foyer aux frais du budget de la marine. Une retraite est allouée au matelot s'il compte 30 ans de service et 50 ans d'âge ; le nombre des années de service requis pour l'obtention de la pension est réduit à 10 ou à 20 si l'intéressé est malade ou infirme.

Les futurs canonniers et torpilleurs sont choisis parmi les apprentis ; après leurs 6 premiers mois d'instruction à terre, on les envoie dans les écoles d'artillerie et de torpilles. Pour éviter d'instruire des hommes qui quitteraient le service dans un trop bref délai, on n'admet dans les écoles de spécialités que des matelots rengagés.

Les Etats-Unis, craignant de manquer de réservistes au moment voulu, sont obligés d'entretenir, même en temps de paix, les effectifs suffisants pour le temps de guerre ; ils peuvent ainsi prendre l'offensive immédiatement et auraient une grande supériorité au début des hostilités sur leur adversaire ; mais leurs ressources en hommes sont insuffisantes et jamais le chiffre des effectifs réglementaires n'a pu être atteint, cet inconvénient ne fera que s'aggraver avec le développement de la marine américaine.

IV. — *Italie* (1).

Le recrutement du personnel de la marine militaire s'opère suivant un régime spécial, analogue au système français.

Au moment où ils atteignent leur vingtième année, on lève pour le service de la flotte : 1°, les inscrits maritimes qui, depuis l'âge de 15 ans révolus, se sont adonnés pendant un an au moins à la navigation ou à la pêche ; 2°, ceux qui, pendant 18 mois, à partir de leur 15^e année, ont exercé la profession de charpentier ou de calfat dans les ports et ont accompli 3 ans de navigation ; 3°, les ouvriers employés aux constructions maritimes et les mécaniciens et chauffeurs des vapeurs du commerce.

La levée se fait chaque année à date fixe. Lorsque le nombre d'hommes formant le contingent annuel est connu, le ministre détermine l'effectif de matelots nécessaires à l'Etat. Les inscrits sont alors répartis par voie de tirage au sort en 3 catégories :

La première est astreinte à servir dans la marine pendant 12 ans ; dont 4 dans les équipages de la flotte et 8 dans la position de 1^{re} réserve en congé illimité.

(1) Léonce Abeille, *Marine française et marines étrangères*, p. 152. — Bruchard, *Marines étrangères*, p. 379. — *Revue maritime et coloniale*, février 1874, p. 669 ; août 1896, p. 298 ; novembre 1898, p. 279.

La deuxième est, pour raison budgétaire, envoyée immédiatement en congé illimité et, pendant 12 ans, elle appartient à la réserve.

Enfin la troisième, composée des inscrits qui, pour différents motifs, sont parvenus à se faire exempter de tout service actif, est également versée dans la réserve.

On admet aussi des engagés volontaires pour 4 et pour 6 ans ; cette dernière période est obligatoire pour ceux qui désirent entrer dans les écoles de spécialités. On accepte des rengagements de 6 ans donnant droit à une prime de 300 francs.

Après 25 ans passés à son service, l'Etat sert aux marins une pension de retraite.

On assure le recrutement des sous-officiers à l'aide des mousses instruits dans ce but sur des bâtiments-écoles.

La solde du matelot est assez élevée ; il jouit en outre de divers privilèges, par exemple d'un tarif spécial lorsqu'il voyage par chemin de fer, soit pour le service, soit en dehors du service ; sa famille bénéficie aussi d'importantes réductions.

L'alimentation du matelot comporte 3 repas. On lui fournit de l'eau douce en abondance pour sa toilette et le lavage de son linge, et on lui procure des vêtements en rapport avec le climat sous lequel il est appelé à servir. Les supérieurs traitent leurs hommes avec justice et les mauvais traitements ne sont plus guère qu'un souvenir.

V. — *Autres nations.*

AUTRICHE-HONGRIE (1). — Le recrutement des équipages de la marine militaire est assuré grâce aux contingents du littoral de l'Adriatique et des îles. Dès l'âge de 19 ans, les hommes sont incorporés dans le 1^{er} ban du Landsturm où ils passent un an. Ils accomplissent ensuite leur service actif dont la durée est fixée à 4 années. A l'expiration de cette période, ils sont versés dans la réserve (5 ans dans la 1^{re} réserve, et 3 ans dans la seconde), puis dans le Landsturm (5 ans dans le 1^{er} ban et 5 ans dans le second) ; enfin, à l'âge de 42 ans, ils sont définitivement libérés. Les effectifs de la flotte sont complétés par les jeunes gens sortant de l'école des mousses et par les engagés d'un an. Ces engagements ne peuvent être contractés que par des jeunes gens se destinant à des carrières ayant quelque rapport avec la marine. Les matelots qui désirent passer sous-officiers ne le peuvent qu'après avoir suivi les cours d'une école spéciale.

BRÉSIL (2). — Les équipages proviennent de 3 sources :
a) l'engagement volontaire ; *b)* le recrutement, qui réserve pour la flotte les hommes des régions maritimes ;
c) les écoles de mousses. Les quartiers-mâîtres et marins et, à leur défaut, les engagés volontaires de

(1) Buchard, *Marines étrangères*, p. 177.

(2) *Revue maritime*, décembre 1899, p. 662.

trois ans, sont admis de préférence au cadre de maistrance.

ESPAGNE (1). — Après avoir abandonné pendant quelques années (1873-1877) le régime de l'inscription maritime pour recourir aux engagements volontaires, l'Espagne y est revenue. Les inscrits doivent, à partir de leur 20^e année, servir dans la marine de guerre pendant 8 ans, dont 4 passés dans les équipages de la flotte et 4 dans les réserves.

NORVÈGE (2). — Les marins de profession et les mécaniciens et chauffeurs navigants sont levés pour le service de la marine après l'accomplissement de leur 21^e année. La période d'activité dure 6 mois, après lesquels les hommes sont versés dans la réserve jusqu'à 38 ans ; ils sont ensuite susceptibles, jusqu'à 50 ans, d'appels pour la défense territoriale des côtes. En fait, le gouvernement n'ayant besoin que de la moitié du contingent, s'adresse d'abord aux volontaires et complète les effectifs par voie de tirage au sort. Les matelots en service sont vêtus et nourris et touchent une solde mensuelle de 27 fr. 77 ; elle s'élève à 41 fr. 66 pour les chauffeurs et à 55 fr. 55 pour les mécaniciens.

PORTUGAL (3). — Le mode de recrutement de l'armée de mer est identique à celui de l'armée de terre. Lorsque le contingent est formé, on procède au tirage au sort

(1) Dalloz, *Les Codes annotés ; Code administratif*, t. V, v^o *Organisation maritime*, p. 676.

(2) *Revue maritime*, février 1903, p. 279. — Buchard, *Marines étrangères*, p. 420.

(3) Buchard, *Marines étrangères*, p. 437.

en affectant à la flotte les conscrits, qui se sont livrés à la profession de matelot, de mécanicien, de chauffeur à bord des navires, ou qui ont été employés aux constructions navales. Les jeunes gens qui amènent les numéros les plus bas sont incorporés dans les équipages de la flotte ; il leur est loisible d'échanger leurs numéros entre eux, s'ils appartiennent à la même commune, à condition que cet échange soit fait publiquement, en présence de la commission du recrutement. La durée du service actif est de 6 ans, à l'expiration desquels le matelot est versé pour 3 ans dans la réserve. Les écoles de mousses concourent aussi à alimenter le personnel de la marine militaire, car les jeunes gens, à la sortie de ces écoles, doivent contracter un engagement de 8 ans.

RUSSIE (1). — Le recrutement fournit les équipages nécessaires à la flotte. Le tirage au sort, auquel sont soumis les conscrits domiciliés sur les côtes, désigne ceux qui passeront 15 ans au service de la marine ; ces 15 années se répartissent en 7 années d'activité et 8 de réserve. La durée d'activité peut être abrégée en faveur des matelots présentant certaines conditions d'instruction ou d'aptitude professionnelle. Le gouvernement accepte aussi des engagés volontaires pour 2 ans, après lesquels ils doivent encore rester pendant 5 autres années dans la position de réserve.

SUÈDE (2). — Les équipages de la flotte sont fournis :
a). — Par le recrutement. Les conscrits, à partir de leur

(1) Buchard, *Marines étrangères*, p. 495.

(2) *Revue maritime*, février 1903, p. 295. — Buchard, *Marines étrangères*, p. 526.

21^e année, appartiennent successivement à 3 classes. La première peut être levée par le roi avec l'assentiment du Conseil d'Etat ; pour la seconde, le concours des Chambres est nécessaire ; la troisième ne peut être appelée qu'en cas de guerre seulement et pour la défense de la province où les hommes ont leur domicile. En temps de paix, la durée du service actif ne dépasse pas 300 jours. Les conscrits réservés pour la marine sont choisis parmi les pilotes, le personnel des phares et des stations de sauvetage, les marins du commerce et les hommes aptes à certains travaux particuliers. On dispense du service actif en temps de paix les matelots qui ont navigué au long cours pendant un an au moins, et les mécaniciens et chauffeurs qui comptent le même temps de service à bord, mais ils restent pendant leurs vingt ans d'assujettissement dans la première ligne.

b). — La seconde source qui alimente les équipages est constituée par les engagements volontaires, dont la durée varie de 2 ans 8 mois à 6 ans. Tout engagé a droit à une prime de 50 kronas, mais au moment où il signe son engagement, il n'en touche que 30, les 20 autres sont versés à la caisse d'épargne.

c). — Le corps des mousles contribue lui aussi à la formation des équipages.

Suivant la classe à laquelle ils appartiennent, les hommes reçoivent une solde de 30, 20, 12 ou 6,50 kronas par mois. Au bout d'un certain temps de service, ils peuvent être gratifiés de suppléments, si leur conduite est satisfaisante. L'habillement, la nourriture et le casernement sont aux frais de l'Etat, qui en outre alloue aux matelots en cas d'infirmités, à l'âge de 50 ans et

après 20 ans de service, des pensions annuelles variant de 50 à 360 kronas (1).

(1) Jusqu'en 1886, date à laquelle sa disparition a été décidée, il existait en Suède une milice maritime d'origine très ancienne, appelée *botsmansholl*. On peut consulter sur cette curieuse institution la *Revue maritime*, juin 1885, p. 605 ; février 1903, p. 303, et Buchard, *Marines étrangères*, p. 528. A remarquer l'analogie présentée par cette organisation avec celle dont M. de la Roncière a révélé l'existence dans l'Empire byzantin vers l'an 947 (Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. I, p. 85).

CHAPITRE IX

CRITIQUE DE L'INSCRIPTION MARITIME

- I. L'inscription maritime et la marine militaire. — Les inscrits maritimes ont-ils une aptitude particulière à servir sur la flotte ? — Ne sont-ils pas inférieurs au premier conscrit venu en ce qui concerne le recrutement des spécialités ? — L'inscription maritime fournit-elle à la flotte des hommes astreints à un service d'assez longue durée et en nombre suffisant ? — Ne présente-t-elle pas l'avantage de fournir à la flotte une réserve considérable ? — Offre-t-elle des avantages en cas de tension politique et au point de vue de la mobilisation ? — La levée individuelle, permanente, n'est-elle pas un contresens militaire ?
- II. L'inscription maritime et l'industrie maritime. — Obligation pour les armateurs de prendre les trois quarts de leurs équipages parmi les inscrits. — Obligation pour les armateurs de rapatrier les matelots délaissés hors de France. — L'inscription maritime prive-t-elle le commerce maritime de représentants à l'étranger et empêche-t-elle les armateurs d'acquérir les connaissances nécessaires ? — L'inscription n'est-elle pas favorable à la marine marchande en habituant les gens de mer à la discipline et en développant leurs aptitudes professionnelles pendant leur service militaire ? — Transformation de la pêche dans les eaux territoriales en une espèce de monopole en faveur des inscrits.
- III. L'inscription maritime et les inscrits. — Charges imposées

aux inscrits. Obligations militaires. Discipline spéciale à bord des navires de commerce ; découle-t-elle de l'inscription ? — Privilèges accordés aux inscrits : dans la vie civile ; dans la vie militaire. — Revendications des inscrits : discipline à bord des navires marchands ; droit de grève ; pensions de demi-solde ; réduction de la durée du service militaire.

IV. — L'inscription maritime et le budget. — En apparence, l'inscription maritime est un mode de recrutement économique ; en réalité, elle est le prétexte des primes accordées à la marine marchande.

V. L'inscription maritime au point de vue social et économique. — Le régime protecteur, issu de l'inscription maritime, manifestation du socialisme d'Etat. — L'Etat exposé à la tentation de faire des emprunts forcés à la Caisse des Invalides et à celle de Prévoyance. — Les gens de mer habitués à considérer l'Etat comme une Providence et à vivre dans l'insouciance.

Il faut successivement considérer l'inscription maritime comme mode de recrutement de la marine militaire, envisager ses conséquences sur la prospérité de la marine marchande et sur le sort des inscrits, étudier ses répercussions budgétaires et enfin examiner ce que vaut cette institution au point de vue social.

I. — *L'inscription maritime et la marine militaire.*

La valeur de l'inscription maritime comme mode de recrutement de la marine de guerre est très contestée.

Les inscrits, dit-on, n'ont aucune aptitude particulière à servir sur la flotte, ou, du moins, s'ils en avaient jadis une, au temps où vaisseaux de guerre et navires

de commerce ne différeraient pas essentiellement, ils n'en ont plus aucune depuis la substitution de la marine à vapeur à la marine à voiles ; marins de long cours ou pêcheurs ne sont pas plus préparés que le premier paysan venu à manier les organes si compliqués et si délicats d'un cuirassé ou d'un torpilleur. « L'inscription maritime, affirme M. Gabriel Charmes (1), est une de ces institutions sacro-saintes auxquelles personne n'oserait toucher, dont personne même n'oserait médire dans la nation la plus routinière, en même temps que la plus révolutionnaire de l'Europe. Il suffit pourtant d'une seconde de réflexion pour reconnaître qu'elle n'est plus en harmonie avec la marine contemporaine. Elle fournit des gabiers, et c'est tout ! Or, ce dont la marine moderne fait le moins d'usage, ce sont les gabiers. Composée d'une série de mécanismes de plus en plus compliqués, de plus en plus délicats, toute sa force réside dans ses machines que les simples matelots ne sont pas plus aptes à manier que le premier venu. Mais cette observation si simple ne vient point à l'esprit des innombrables admirateurs de l'inscription maritime. Ils en sont restés aux beaux jours de Colbert. Eblouis par le génie du grand ministre auquel la France a dû de posséder, durant deux siècles, une marine capable de se mesurer sans trop de désavantages avec la marine anglaise, ils ne s'aperçoivent pas que tout est changé de nos jours (2). » Cette appréciation n'est pas absolument

(1) Gabriel Charmes, *La réforme de la marine*, p. 249.

(2) Voir aussi : Henri Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 63). — *Revue générale de la marine marchande*, 4 mai 1905, p. 449.

exacte, car si le matériel de la marine de guerre a fait de sensibles progrès depuis Louis XIV, celui de la marine marchande n'est pas resté stationnaire. Indépendamment des grands paquebots, dont les puissantes machines atteignent parfois une force de 30.000 chevaux (1), notre flotte commerciale compte de nombreux vapeurs, et même pour la pêche on fait usage de chalutiers à vapeur et de bateaux munis de moteur auxiliaire ; marine marchande et marine militaire se sont donc développées parallèlement. Mais, à la vérité, la grande majorité des inscrits est composée de pêcheurs se livrant sur les côtes à la pêche du thon, du maquereau ou de la sardine ; ceux qui pratiquent la grande pêche à Terre-Neuve ou en Islande sont beaucoup moins nombreux. Ils sont donc en somme peu entraînés à la navigation et quant au sentiment de la discipline qu'on leur suppose, autant dire qu'il n'existe pas ; ce n'est en effet ni sur une petite barque, ni sur une goëlette qu'ils peuvent l'acquérir ; seuls, les matelots provenant des grands bâtiments du commerce peuvent en avoir quelque idée, encore la discipline s'adoucit-elle sans cesse à leur bord et les marins de cette catégorie forment-ils la minorité. Les inscrits, quelle que soit leur origine, conservent néanmoins une supériorité sur l'homme du recrutement : ils ont le sens marin, ils ne sont pas seulement moins sujets au mal de mer, mais ils sont accoutumés aux flots et à leur aspect parfois terrible, ils sont familiarisés avec la houle et la tempête. « Les hommes qui ont roulé dès leur enfance sur les lames de l'Océan, dit

(1) Celles de « La Provence » de la Compagnie Transatlantique.

M. de Lanessan (1), dont la peau a été brûlée par les vents du large, et qui ont en quelque sorte pris l'habitude de subir les colères et les violences de la mer garderont plus facilement le sang-froid et l'équilibre physique indispensables aux multiples manœuvres des navires de combat. » Ce n'est pas faire œuvre de littérature que d'énoncer de telles réalités, mais il faut avouer avec M. de Lanessan que l'inscription maritime n'est nullement indispensable pour réserver les gens de mer au service de la flotte. « Il n'y a aucune loi qui interdise au Gouvernement de répartir les jeunes gens dans les diverses branches de notre armée nationale, d'après leur instruction générale, leurs connaissances professionnelles et les habitudes de leur vie (2). »

Les adversaires de l'inscription maritime précisent et aggravent leurs accusations contre cette institution : non seulement les gens de mer ne posséderaient pas l'aptitude particulière qu'on leur suppose au service de la marine de guerre, mais encore ils seraient très inférieurs au premier conscrit venu, surtout en ce qui concerne le recrutement des spécialités, de jour en jour plus nécessaires. En quoi, demandent-ils, les inscrits sont-ils préparés par leur vie antérieure à devenir canonnier, torpilleur, mécanicien, ou chauffeur ? Leur éducation est à faire en entier, et elle ne pourrait être menée activement que si le sujet était plus intelligent et doué d'une instruction générale un peu développée. Or, à ce point de vue, les hommes du recrutement sont

(1) J.-L. de Lanessan, *La marine française au printemps de 1890*, p. 318-319.

(2) J.-L. de Lanessan, *La marine française au printemps de 1890*, p. 318-319.

supérieurs aux inscrits qui, malgré toutes les lois d'enseignement, comptent encore une forte proportion d'illettrés. M. Camille Vallaux, professeur à l'Ecole navale, s'en plaint amèrement. L'ignorance des inscrits n'est pas une légende, s'écrie-t-il, et « les écoles élémentaires ont aujourd'hui à bord de nos bâtiments autant d'importance qu'elles en avaient autrefois dans nos régiments ; elles prennent aux officiers et surtout aux gradés un temps qu'ils devraient pouvoir mieux employer » (1). Et, pour corroborer ces affirmations, on invoque les statistiques officielles. En 1903, par exemple, sur 3.345 inscrits incorporés pour la durée ordinaire du service, 939 ont été classés sans spécialité et 669 sont devenus chauffeurs auxiliaires (2). Si l'on voulait conserver l'inscription maritime et fournir à la marine militaire des hommes qui, par leur vie antérieure, par leur expérience professionnelle, lui apporteraient une capacité particulière, il faudrait transformer l'institution et l'appliquer non plus aux gens de mer, mais « aux ouvriers de nos usines, aux mécaniciens des chemins de fer et de l'industrie, à tout ce personnel nouveau, instruit dans les ateliers où l'on construit et où l'on dirige des machines, qui figurerait bien plus utilement sur nos navires que des hommes habiles seulement à

(1) Camille Vallaux, *Rapport présenté au Congrès du commerce, le 21 juin 1905* (*Revue générale de la marine marchande*, 6 juillet 1905, p. 4-5).

(2) Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 64). — Voir également : Gabriel Charmes, *La réforme de la marine*, p. 253. — J.-L. de Lanessan, *La marine française au printemps de 1890*, p. 313. *

manier la voile ou à grimper sur des mâts (1) ». Seuls ces gens-là pourraient donner à la marine de bons mécaniciens dont elle a de plus en plus besoin.

Certes, ces griefs ne sont pas dénués de tout fondement. On ne voit pas très bien quelle supériorité l'inscrit pourrait avoir sur la recrue au point de vue de l'aptitude à devenir canonnier ou torpilleur ; par contre, les mécaniciens et chauffeurs du commerce — car enfin, notre marine marchande ne se compose pas uniquement de voiliers, — ont un avantage marqué, même sur les mécaniciens ou chauffeurs de l'industrie. Mais, soutenir que les populations des côtes sont arriérées par rapport à celles de l'intérieur et moins susceptibles de recevoir une éducation développée, voilà une assertion singulièrement exagérée. On affirme que parmi les matelots la proportion d'illettrés est plus forte ; nous n'y contredisons pas, seulement cela ne prouve pas qu'ils soient plus incapables que d'autres de recevoir toute culture, cela prouve qu'ils ne l'ont pas reçue. Pourquoi ne l'ont-ils pas reçue ? sans doute, parce qu'ils répugnent à un travail intellectuel dont ils n'ont pas l'habitude et ne saisissent pas toujours bien l'importance, mais aussi parce que leur dure condition ne leur laisse guère le loisir de s'y adonner ; de bonne heure il faut que le fils du pêcheur ou du matelot gagne sa vie : si la condition des gens de mer s'améliorait, si on pouvait leur procurer plus de bien-être, il est vraisemblable qu'ils deviendraient moins rebelles à l'instruction et déjà ne les voit-on pas fréquenter avec une assiduité remarquable les écoles de pêche et de naviga-

(1) Gabriel Charmes, *La réforme de la marine*, p. 255.

tion ? De grands progrès ont été réalisés et on en réalisera encore. Quant à vouloir régénérer l'inscription maritime en y assujettissant des ouvriers d'usine, il n'y faut pas compter. Qu'on cherche à les attirer volontairement au service de la flotte, soit, mais il ne faut pas songer à les y contraindre, on s'apercevrait vite que le sens marin leur fait défaut, ils répugneraient au service sur mer, l'éloignement de leur foyer les effrayerait et alors réapparaîtrait indéniable la supériorité du matelot de profession.

La marine ne peut se contenter d'hommes instruits à la hâte et en quelques mois ; à cet égard tout le monde est d'accord (1), mais cette unanimité cesse dès qu'on cherche les moyens de se procurer des matelots astreints à un service de longue durée. Est-il possible, grâce à l'inscription maritime, de subvenir à ce besoin ? Oui, répond M. Cangardel (2) : « On peut affirmer, dit-il, sans crainte de faire preuve d'un optimisme exagéré, que, tel qu'il fonctionne actuellement, le recrutement d'une partie de nos équipages dans le personnel fourni par l'inscription maritime répond à cette nécessité du service de la flotte », mais, pour toute raison, il se contente d'ajouter « qu'elle donne à la marine, annuelle-

(1) Gabriel Charmes, *La réforme de la marine*, p. 272. — Camille Vallaux, *Rapport présenté au Congrès du commerce le 21 juin 1905 (Revue générale de la marine marchande, 6 juillet 1905, p. 5)*. — Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France (Revue maritime, avril 1906, p. 71)*.

(2) Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France (Revue maritime, avril 1906, p. 71)*.

ment, environ 1.200 hommes dispensés, 3.500 hommes levés pour la durée ordinaire des « congés », et 2.750 qui contractent un nouveau lien au service. Or, comme les besoins de la flotte exigent de 11.000 à 12.000 marins par an, l'inscription maritime fournit donc les deux tiers de ce contingent ». Ce n'est pas tout-à-fait la question, il ne s'agit pas de savoir si l'inscription maritime met chaque année à la disposition de la marine militaire un nombre d'hommes suffisant, mais si ces hommes restent assez longtemps au service pour s'initier au maniement des engins si délicats qui leur sont confiés. Or, si la durée du service actif des inscrits est fixée par la loi à 5 ans, celle de la présence effectivement exigée est déterminée par le ministre ; actuellement, elle est de 46 mois, mais rien ne lui défend de la réduire, comme rien n'empêche même le législateur, sans toucher au principe de l'inscription, de ramener cette durée de 5 ans à 2, comme le réclament les inscrits. Déjà, le 22 février 1901, M. Gautret, député, avait déposé sur le bureau de la Chambre une proposition de loi dans le but de répartir également les obligations du service militaire entre les soldats de l'armée de terre et les inscrits maritimes en abaissant à 3 ans pour ces derniers la période obligatoire du service (1). Depuis le vote de la loi du 21 mars 1905 sur le recrutement fixant à 2 ans la durée du service dans l'armée active, on s'est plaint de l'inégalité des charges militaires entre les recrues et les inscrits, et on a demandé au Parlement d'étendre à ces derniers le bénéfice de la nouvelle loi. M. Famin,

(1) Chambre des députés ; annexe au procès-verbal de la séance du 22 février 1901, n° 2204.

membre du Conseil supérieur de la marine marchande, président de la Fédération des syndicats maritimes français, souleva la question dans sa remarquable étude : *Les inscrits maritimes et la loi sur le service de deux ans* (1). Ses conclusions furent reprises et reproduites dans le projet de résolution déposé à la séance de la Chambre des Députés, le 4 avril 1905, sous forme de proposition de loi, par M. Ernest Flandin et plusieurs de ses collègues (2) ; enfin, au mois de mars 1906, le Conseil supérieur de la marine a, lui aussi, envisagé la question et adopté les conclusions d'une commission présidée par M. le commissaire général Rouchon-Mazerat. Cette commission, chargée d'étudier les modifications à apporter au recrutement de la flotte, prévoit, entre autres réformes, la réduction à deux ans du temps de service effectif des inscrits. L'inscription maritime n'assure donc nullement à la flotte des matelots servant pendant une assez longue période ; on peut dire, il est vrai, que, la durée de service ramenée à 24 mois, l'inscription subsisterait seulement de nom ; sa réglementation n'aurait aucune raison d'être et avec les tendances égalitaires qui dominent dans notre pays, la suppression de cette institution est un événement inéluctable, ce n'est qu'une question de temps. Quoi qu'il en soit, la réduction du service à 2 ans ne va-t-elle pas amener une crise des effectifs ? Au dire d'un certain nombre de publicistes, cette crise existe déjà, et M. Cangardel en signale une double cause : 1° la créa-

(1) Et. Famin, *Les inscrits maritimes et la loi sur le service de deux ans*, Paris, Dujarric et C^{ie}, éditeurs, 1903.

(2) Chambre des députés, annexe au procès-verbal de la séance du 4 avril 1905, n° 2368.

tion récente de nouvelles défenses mobiles, de centres de stationnement pour les sous-marins et l'entrée en service d'unités nouvelles ; 2° les unités dites de remplacement pourvues d'équipages bien plus nombreux que leurs devancières, et comme preuve il cite la comparaison établie par M. Messimy entre les cuirassés *Iéna* et *Patrlé* : le premier, lancé en 1898, était manœuvré par un équipage de 603 hommes et le second, lancé en 1903, en exige 716 ; et entre les croiseurs cuirassés *Gueydon* et *Jules Ferry*, le premier, lancé en 1899, a 540 hommes d'équipage et le second, lancé en 1903, en possède 650 (1). Aussi, les effectifs qui étaient de 45.410 hommes en 1895, de 47.362 en 1900, de 49.829 en 1905, sont montés en 1906 à 52.163 hommes. De l'aveu de ses partisans, l'Inscription maritime ne fournira rien de plus ; avec la réduction de la durée du service, elle va produire moins encore, elle ne peut donc donner à la flotte des marins ni pour un assez long temps, ni en nombre suffisant, et, par conséquent, il faut chercher des ressources ailleurs, c'est-à-dire dans le recrutement ou dans les engagements volontaires.

Mais, du moins, l'inscription maritime ne présente-t-elle pas l'avantage de fournir à la flotte une réserve considérable ? En effet, la marine française en possède une tellement importante qu'elle ne sait comment l'utiliser, elle renonce à employer les inscrits de 18 à 20 ans et de 35 à 50 ans. En 1891, M. Lockroy, frappé de ce fait, avait déposé à la Chambre des députés une proposition de loi, qui, sans toucher à l'institution de

(1) Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 72).

l'inscription maritime, aurait mis à la disposition de l'armée de terre les inscrits inutiles à la marine et dont le nombre était évalué à 75.000 (1). En 1897, M. le sénateur Cabart-Danneville réduisait ce chiffre à 56.370 et proposait d'affecter ces matelots à la défense des côtes (2). L'idée fut reprise en 1899 par M. Lockroy, alors ministre de la marine, et transformée en projet de loi (3); à la même époque, M. le député Fleury-Ravarin estimait le nombre des inscrits disponibles à 30.000 hommes seulement et projetait de les faire servir comme auxiliaires d'artillerie et comme réservistes d'infanterie de marine (4). Ainsi, en acceptant l'évaluation la plus modérée, l'inscription maritime laisse 30.000 hommes sans emploi. Les réserves dont l'armée de mer dispose dépassent donc ses besoins, qui d'ailleurs ne sont pas aussi grands qu'on l'imagine, car nos forces navales ne s'accroîtront pas d'unités nouvelles pendant les hostilités, à moins que ce ne soit de quelques torpilleurs, dont l'équipage ne dépasse pas 15 à 25 hommes; quant aux pertes éprouvées au cours de batailles navales, que l'on peut craindre meurtrières, elles seront au moins aussi élevées en matériel qu'en personnel et il est même à présumer

(1) Chambre des députés, annexe au procès-verbal de la séance du 18 juillet 1891.

(2) Proposition de loi tendant à donner à la marine la défense des côtes organisée au moyen des inscrits maritimes non employés au service de la flotte et au moyen des troupes de la marine, présentée par M. Cabart-Danneville, sénateur. — Sénat, annexe au procès-verbal de la séance du 26 janvier 1897.

(3) *Revue maritime*, février 1899, p. 417.

(4) *Ibidem*, mars 1899, p. 641. — Mars 1900, p. 625.

que les matelots de bâtiments endommagés resteront inoccupés (1).

L'inscription maritime offre-t-elle des avantages en cas de tension politique et au point de vue de la mobilisation ? Si des complications extérieures survenaient, il serait loisible au ministre de prolonger de quelques mois la durée du service. Cette mesure permettrait de conserver des équipages déjà entraînés, sans éveiller l'attention et de les congédier après la crise (2). Certes, le système est commode, mais il le serait aussi bien pour l'armée de terre, si le ministre de la guerre jouissait de la faculté de maintenir sous les drapeaux une classe libérable ; pourtant l'armée s'en passe ; pourquoi la marine ne ferait-elle pas de même ? Quant à la mobilisation, n'est-il pas exagéré de prétendre qu'elle se ferait avec une très grande célérité parce que les inscrits résident sur la côte à faible distance des points de concentration ? D'abord, les voies ferrées convergeant vers Paris, on se transporte souvent plus vite d'une ville de l'intérieur relativement éloignée à un port, que d'un point de la côte à ce même port ; parfois une grande distance kilométrique est compensée par des moyens de communication plus rapides. En second lieu, il faut remarquer que seuls les inscrits employés au bornage et à la petite pêche, en permanence sur le littoral, pourraient rejoindre, mais ceux du long cours, de la

(1) Lockroy, « Proposition de loi relative à l'inscription maritime ». Chambre des députés ; annexe au procès-verbal de la séance du 18 juillet 1891.

(2) Cangardel, *L'influence de l'Inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 70).

grande pêche et même du cabotage ne rallieraient qu'au bout d'un certain temps, si même ils pouvaient le faire (1).

Enfin, on adresse, non pas à l'inscription maritime même, mais plutôt à son mode de fonctionnement une dernière objection : la levée individuelle permanente, à date variable, est un contresens militaire (2). Elle entrave le recrutement des spécialités ; à l'arrivée de la plupart des inscrits, les cours des écoles sont déjà commencés, on ne peut les y admettre un à un, aussi sont-ils recueillis dans les dépôts, où ils attendent parfois plusieurs mois le commencement d'une nouvelle période d'instruction et perdent un temps précieux. Dans les équipages, elle occasionne un va-et-vient incessant d'hommes ; toujours il y a des nouveaux à mettre au courant du service. La levée permanente permet cependant de renouveler le personnel sans à-coups ; à aucun moment de l'année la marine ne voit une partie notable de son personnel le mieux entraîné la quitter et faire place à des gens sans instruction militaire ; cet avantage serait très appréciable si une complication diplomatique survenait inopinément. D'autre part, la levée permanente est favorable aux inscrits, qui, n'étant pas tenus de se présenter à date fixe, peuvent, même dans l'année qui précède leur

(1) Camille Vallaux, *Rapport présenté au Congrès du commerce, le 21 juin 1905* (*Revue générale de la marine marchande*, 6 juillet 1905, p. 5).

(2) J.-L. de Lanessan, *La marine française au printemps de 1890*, p. 316. — Gangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 69).

appel, contracter des engagements pour des voyages lointains ; elle l'est encore aux armateurs qui, sans elle, verraient périodiquement leurs équipages désorganisés par l'entrée au service d'un bon nombre de leurs matelots.

II. — *L'inscription maritime et l'industrie maritime.*

C'est à tort que l'on attribue à l'inscription toutes les défauts de la législation maritime ; si demain on abolissait cette institution, les règlements et les formalités qui concernent la police de la navigation subsisteraient ; toutefois, son influence se fait sentir par contre-coup sur le développement de la marine marchande et sur la prospérité de la pêche.

Elle constitue une charge onéreuse pour les armateurs en les astreignant à prendre les $\frac{3}{4}$ de leurs équipages parmi les inscrits maritimes, qui exigent une rémunération plus forte que la plupart des marins étrangers. Cette élévation du taux de leurs gages tient, d'après M. Lemée (1), non à la rareté de la main-d'œuvre, qui au contraire est abondante, mais au salaire moyen élevé des autres conditions, au coût de l'existence, etc., quoi qu'il en soit, les armateurs français en supportent le poids. Est-il aussi considérable qu'on l'affirme ? Non, a-t-on maintes fois répété, la preuve en est que les armateurs ne mettent même pas

(1) *Revue générale de la marine marchande*, 4 mai 1905, p. 450.

à profit la faculté dont ils jouissent de former le quart de leur personnel de matelots étrangers. En fait, ils ne le peuvent guère; s'ils usaient de cette tolérance, ils s'attireraient mille difficultés de la part des inscrits, qui se considèrent comme chez eux à bord, s'attacheraient à expulser ceux qu'ils regarderaient comme des intrus en leur rendant la vie impossible (1). Dans les mers d'Extrême-Orient, les matelots européens, empêchés par la chaleur de remplir leur service, supportent de le voir accompli par des coolies chinois. On avait espéré trouver dans nos possessions de l'Indo-Chine des sujets français en nombre suffisant pour composer la totalité ou presque des équipages des vaisseaux français naviguant en ces parages, mais Annamites et Cochinchinois se sont montrés absolument rebelles à toute navigation au long cours, « au point, dit M. Ambroise Colin, que, depuis près de 20 ans qu'elle fait le service côtier le long de nos possessions d'Extrême-Orient, la *Compagnie des Messageries Maritimes* n'a pu encore recruter que deux Annamites pour ses équipages. Encore a-t-elle dû les congédier après quelques voyages » (2). Comme il était reconnu que la navigation sous un tel climat n'était pas sans danger pour des marins français, plusieurs circulaires ministérielles (3)

(1) Pierre Lemée, *L'inscription maritime (Revue générale de la marine marchande, 4 mai 1905, p. 450)*. — Camille Vallaux, *Rapport présenté au Congrès du commerce le 21 juin 1905 (Revue générale de la marine marchande, 13 juillet 1905, p. 26)*.

(2) Ambroise Colin, *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, p. 406.

(3) Circulaires du 30 décembre 1865, 25 novembre 1885, 25 novembre 1895.

avaient permis aux armateurs de former la totalité des équipages de leurs navires naviguant dans ces contrées avec des indigènes, à l'exclusion du capitaine, qui devait être Français, mais, de ce fait, ils perdaient tout droit à une subvention quelconque ; la prime étant une compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement de la marine militaire, cette décision était assez naturelle, la charge enlevée, la compensation devait aussi disparaître. Enfin le législateur est entré dans la voie que lui traçaient ces circulaires en autorisant les armateurs, par l'article 17 de la loi du 7 avril 1902, à n'employer à bord des navires se livrant au cabotage intercolonial sans attache avec la métropole que quelques inscrits auxquels sont confiés les postes les plus importants. L'usage de cette faculté entraîne la suppression de toute prime, sauf de celles qui peuvent être accordées sur les budgets locaux.

L'obligation de recruter leur personnel parmi les inscrits, dit-on encore, expose les armateurs à s'en voir priver du jour au lendemain par une convocation de l'autorité maritime (1). Sans doute, mais c'est le sort commun de tous les Français d'être rappelés sous les drapeaux en cas de guerre, la seule différence est que dans l'armée de terre l'assujettissement cesse à 45 ans, tandis que l'inscrit est tenu jusqu'à 50 ; l'écart n'est pas énorme, surtout si l'on considère que, sauf pendant la guerre de Crimée, jamais la marine n'a eu recours à des inscrits âgés de plus de 40 ans. En cas de grève,

(1) Pierre Lemée, *L'inscription maritime* (*Revue générale de la marine marchande*, 4 mai 1903, p. 450).

les armateurs ont bien plus à souffrir de cette réglementation, les inscrits leur refusant tout service et la loi interdisant de leur substituer des étrangers, tout armement est rendu impossible. Il y a là un argument pour contester le droit de grève aux inscrits (1).

Le rapatriement est un fardeau non moins lourd pour les armateurs, il les empêche notamment de se débarrasser de tout ou partie de leurs équipages dans les ports de relâche, où le navire séjourne parfois longtemps, par exemple s'il s'agit de le réparer ; pendant toute la durée des travaux, le capitaine doit conserver et payer un personnel inutile. D'ailleurs, s'il le congédiait, au moment de reprendre la mer, il se heurterait à d'insurmontables difficultés pour retrouver les inscrits indispensables à la composition réglementaire d'un nouvel équipage. Les lois anglaises édictent pareille obligation, mais en aucun cas elles n'imposent à l'armateur, comme la loi française, les frais de conduite, c'est-à-dire du retour du matelot dans son quartier ; dès qu'il a regagné un port britannique, l'armateur n'a plus à se préoccuper de lui et la marine anglaise, étant plus nombreuse que la nôtre, l'exécution de cette obligation se réduit le plus souvent à un échange d'équipages entre capitaines anglais (2). Les

(1) J. Auvray, *L'inscription maritime* (*Le Phare*, 15 mai 1904).

(2) Camille Vallaux, *Rapport présenté au Congrès du commerce le 21 juin 1905* (*Revue générale de la marine marchande*, 13 juillet 1905, p. 25). — Ambroise Colin, *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, p. 430. — Pierre Lemée, *L'inscription maritime* (*Revue générale de la marine marchande*, 4 mai 1905, p. 451).

marines suédoise, norvégienne et danoise, moins importantes, voulant bénéficier du même avantage, ont conclu un accord par lequel elles s'engagent à rapatrier mutuellement leurs marins (1). Des nations chez lesquelles n'existe pas l'inscription ayant rendu néanmoins la clause du rapatriement obligatoire, faut-il en conclure qu'elle n'est pas inhérente à ce système ? On l'a prétendu ; mais, dans cette institution, le marin est considéré comme appartenant à l'Etat et prêté par lui au commerce, ce dernier doit donc en rendre compte à l'Etat et ne pas le priver d'un matelot en l'abandonnant à l'étranger. L'obligation du rapatriement est une mesure prise bien plus dans l'intérêt de l'Etat que dans celui du matelot ; en effet, elle est considérée comme étant d'ordre public et le matelot ne peut renoncer à cet avantage par son contrat d'engagement, mais il lui est loisible de ne pas exiger de l'armateur la conduite ; pourvu qu'il soit ramené en France, l'Etat se désintéresse de savoir en quel quartier il débarquera et comment il regagnera le sien. Néanmoins, il serait peut-être téméraire de croire que l'abrogation de l'inscription maritime entraînerait la disparition du rapatriement ; les matelots profitent par contre-coup d'une mesure d'intérêt général, on hésiterait, en supprimant l'obligation pour l'armateur de les rapatrier, à les exposer à ne jamais revoir leur pays et il est vraisemblable que le rapatriement deviendrait un règlement de la navigation.

M. de Crisenoy a accusé l'inscription de priver le

(1) Pierre Lemée, *L'inscription maritime* (*Revue générale de la marine marchande*, 4 mai 1905, p. 452).

commerce maritime de représentants à l'étranger et d'empêcher les armateurs d'acquérir toutes les capacités requises pour réussir (1) ; par crainte d'être obligés de servir sur un bâtiment de guerre, les jeunes gens des classes supérieures s'abstiennent, croit-il, de la navigation. Ce grief ne nous paraît pas fondé ; les voyages au loin sont fort utiles pour former des commerçants ou des armateurs, cela n'est pas douteux ; ils leur permettent de se créer des relations dans les diverses parties du monde, de visiter les comptoirs à l'étranger et d'y fonder eux-mêmes des maisons, mais ces voyages si féconds en enseignements de toute sorte, il n'est pas indispensable de les accomplir en qualité de mousse ou de matelot, ce n'est ni en prenant part à la manœuvre du vaisseau, ni en chargeant ou déchargeant des colis que le jeune homme s'initiera aux entreprises commerciales ; dès lors, en quoi l'inscription le gênerait-elle ? elle n'atteint pas les passagers, mais seulement ceux qui exercent la navigation à titre professionnel.

Reconnaissons enfin qu'elle rend quelques services à la marine marchande. Pendant leur passage sur les navires de l'Etat, les inscrits contractent des habitudes de forte discipline et au lieu de perdre une partie de leurs aptitudes professionnelles pendant la durée de leur service militaire, ils les développent. Cet avantage est très sensible pour les mécaniciens ; l'un des adversaires de l'inscription a même pu dire que la marine de l'Etat est une école où se forment les méca-

(1) J. de Crisenoy, *Mémoire sur l'inscription maritime*, p. 99 et suiv.

ciens du commerce (1). Elle apprend le service des machines à des hommes provenant du recrutement ; au moment de leur libération, ils n'ont d'autre avantage à rester dans la marine de guerre et à contracter un rengagement que l'espoir de toucher une retraite un peu plus forte, aussi cherchent-ils un emploi dans l'une des grandes compagnies de navigation, où des appointements plus considérables leur sont offerts. Quant à ceux qui avaient débuté dans la marine marchande et s'étaient fait inscrire avant d'être levés, ils ne changent pour ainsi dire pas de métier et s'y perfectionnent.

La transformation de l'industrie de la pêche maritime dans les eaux territoriales en une espèce de monopole en faveur des inscrits est une conséquence de l'inscription ; on a voulu leur accorder ainsi une sorte de dédommagement des charges militaires qui pesaient sur eux ; ce système de protection de l'Etat a influé principalement sur le sort et sur les mœurs des marins-pêcheurs ; nous en reparlerons plus loin (2).

III. — *L'inscription maritime et les inscrits.*

Par rapport aux inscrits, il y a trois choses à envisager : les charges que leur impose l'inscription maritime, les faveurs qu'elle leur présente en compensation et les revendications qu'ils émettent.

(1) Gabriel Charmes, *La réforme de la marine*, p. 262.

(2) Voir paragraphe 5.

A. — Charges imposées aux inscrits (1).

Elles découlent de leurs obligations militaires et sont déterminées par la loi du 24 décembre 1896. Rappelons-les brièvement.

Leur assujettissement s'étend de 18 à 50 ans, soit pendant 32 ans ; il a donc une durée plus longue que celui des hommes du recrutement, qui ne sont astreints que pendant 25 ans (2) ; mais, en fait, la marine ne lève jamais les inscrits âgés de moins de 20 ans, ni de plus de 35.

Leur période d'activité est de 5 ans, dans l'armée de terre, elle est de 2 ans seulement, encore les inscrits restent-ils pendant 2 autres années en disponibilité et sont exposés à être rappelés par un ordre ministériel. En pratique, le ministre les envoie toujours en congé illimité avant l'expiration des 5 années ; actuellement, leur présence effective ne dépasse pas 46 mois.

En temps de paix, de leur 25^e à leur 36^e année, les inscrits peuvent être convoqués pour 2 périodes d'exercice, chacune de 4 semaines au plus.

Enfin les inscrits, placés dans la réserve, ne peuvent être levés que par décret du Président de la République.

Comme l'inscrit doit être prêt à répondre immédiate-

(1) Charles Bos, *La marine qu'il nous faut*, p. 236. — Can-
gardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance
navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 59 et 60).
— F. Dubief, *Le Siècle*, 13 janvier 1907. — André Moufflet,
Les conditions du travail dans la marine marchande, p. 10.

(2) Loi du 21 mars 1905, art. 2.

ment à un ordre d'appel, il est tenu à chaque embarquement ou débarquement de se présenter devant l'autorité maritime, à laquelle il est obligé de déclarer tous ses déplacements. Il ne peut établir sa résidence à l'étranger sans en prévenir la même autorité, ni naviguer sous pavillon étranger sans l'autorisation du ministre ou de ses délégués. Mais si l'Etat couvre l'inscrit de sa protection et dans ce but le traite parfois en mineur et exerce sur lui une sorte de tutelle, il ne va pas jusqu'à s'immiscer dans son mariage et l'article 52 de la loi du 24 décembre 1896 a pris soin de spécifier que l'inscrit, à moins d'être en activité de service, peut se marier sans autorisation.

Les inscrits, embarqués sur des navires marchands, sont soumis à une discipline spéciale. Une incartade ou une désobéissance de la part d'un matelot peuvent entraîner des conséquences d'une gravité exceptionnelle ; le capitaine, chargé de la direction du navire, doit donc maintenir sur son bâtiment une discipline rigoureuse et avoir les moyens de faire respecter son autorité, c'est pourquoi le décret du 24 mars 1852 et les lois du 15 avril 1898 et du 31 juillet 1902 lui ont conféré le droit d'infliger aux matelots coupables de fautes dans leur service des peines particulières ; mais cette réglementation ne découle pas de l'inscription maritime, elle résulte des nécessités de la navigation, à tel point que les textes précédemment cités munissent aussi le capitaine de pouvoirs extraordinaires à l'encontre des simples passagers, qui auraient troublé l'ordre à bord. La disparition de l'inscription maritime ou des modifications apportées à cette institution laisseraient intact ce régime spécial.

B. — Privilèges accordés aux inscrits (1).

On peut les classer en deux catégories suivant qu'ils se rapportent à la vie civile ou militaire des inscrits.

Dans la vie civile :

L'exercice de la profession de marin et de l'industrie de la pêche est gratuit. L'inscrit ne paie pas de droit de

(1) Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 60 et suiv.). — Charles Bos, *La marine qu'il nous faut*, p. 238 et 239. — Fournier et Neveu, *Traité d'administration de la marine*, t. I, p. 183 et suiv. — Gabriel Charmes, *La réforme de la marine*, p. 266 et suiv. — *La grève des inscrits maritimes* (Lettre de M. Cabart-Danneville, *Eclair*, 5 juin 1907). — J. de Crisenoy, *Mémoire sur l'inscription maritime*, p. 72 et suiv. — J.-L. de Lanessan, *La marine française au printemps de 1890*, p. 311. — F. Dubief, *L'inscription maritime* (*Le Siècle*, 15 janvier 1907). — *Le musée social*, janvier 1905, p. 11. — L. de Seilhac, *Les inscrits maritimes* (*Revue populaire d'économie sociale*, 1903, p. 201). — Ambroise Colin, *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, p. 425 et suiv. — G. de La Batut, *Le régime de l'inscription maritime et la loi du 24 décembre 1896*, p. 164 et suiv. — J. Auvray, *L'inscription maritime* (*Le Phare*, 15 mai 1904). — Gougéard, *La Caisse des Invalides de la marine; sa suppression*. — Ch. Le Cour Grandmaison, *La caisse des invalides de la marine*. — J. Delarbre, *La marine militaire de la France, son organisation et son administration* (*Revue maritime et coloniale*, t. LII, 1877, p. 5). — A. Moufflet, *Les conditions du travail dans la marine marchande*, p. 14 et suiv. — Et. Famin, *Les inscrits maritimes et la loi sur le service de deux ans*, p. 9 et suiv. — Chambre des députés, n° 2368, annexe au procès-verbal de la séance du 4 avril 1905, p. 7 et suiv. — Henri Brisson, *Inscrits maritimes* (*Le Siècle*, 12 juin 1905).

patente, ni de redevance personnelle d'aucune sorte ; c'est vrai, mais cette prétendue faveur, il la partage avec tous les cultivateurs, qui vendent les produits de leurs terres. Par contre, il peut se livrer à la pêche sans être assujéti à un droit analogue au permis de chasse.

L'occupation temporaire de parties de plages en vue de la pêche ou du parquage des coquillages ou crustacés pêchés par eux est gratuitement accordée aux inscrits définitifs, à leurs femmes, veuves ou orphelines non mariées. Toutes les autres concessions donnent lieu à des redevances au profit de la caisse des invalides de la marine.

Le département de la marine vient en aide aux inscrits, et cette assistance se manifeste de diverses manières. Il assure leur rapatriement ; cette mesure a été prise dans l'intérêt de l'Etat, ce n'est pas niable, elle bénéficie quand même aux inscrits. On leur accorde parfois des secours de route pour rejoindre leur quartier. L'instruction nécessaire pour l'obtention des brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage leur est fournie gratuitement dans les écoles d'hydrographie, mais tout le monde n'aspire pas à la possession de ces brevets ; cet enseignement n'est donc profitable qu'à un nombre restreint d'inscrits. De même l'admission dans les hôpitaux militaires des inscrits embarqués à bord des navires marchands est une faveur accidentelle. Enfin leurs enfants sont reçus en première ligne à l'établissement des pupilles de la marine.

De par l'article 4 de la loi du 24 décembre 1896, les inscrits sont exempts de tout service public autre que

celui de l'armée de mer ; malheureusement, cette exonération est très vague, jamais on a bien su à quoi elle s'appliquait ; toutefois, MM. Fournier et Neveu (1) pensent que certaines facilités sont données aux inscrits et citent, d'après Beaussant, comme non abrogé, un décret du 2 septembre 1793 accordant aux Français absents pour cause de navigation, trois mois complets à dater de leur retour, pour se pourvoir en cassation contre des jugements rendus contre eux en matière civile.

Les inscrits sont protégés contre la concurrence étrangère par suite de l'obligation imposée aux armateurs de composer les équipages de leurs navires, à l'exception de ceux qui pratiquent le cabotage intercolonial, de Français pour les $\frac{3}{4}$ au moins. Cette protection va-t-elle jusqu'au monopole absolu ? En droit, non ; en fait, oui. Sans doute, la profession de marin n'est pas la propriété exclusive d'une corporation fermée ; peut y entrer qui veut, mais à la condition de se faire inscrire et d'accepter avec les privilèges les charges de l'inscription.

Quant à la faculté laissée aux armateurs de recruter pour leurs équipages $\frac{1}{4}$ de matelots étrangers, nous savons combien la mauvaise volonté des inscrits français à l'égard de ces derniers la rend illusoire. De plus, le cabotage entre ports français, étant réservé au pavillon national, est entièrement entre les mains des inscrits. Enfin, la pêche maritime dans les eaux territoriales leur appartient et comme des encouragements

(1) Fournier et Neveu, *Traité d'administration de la marine*, t. I, p. 185, note 1.

pécuniaires sont accordés à la grande pêche, sous forme de primes données à l'armement par chaque inscrit embarqué, les armateurs recherchent les services des inscrits et ceux-ci peuvent les leur louer à un plus haut prix.

La marine prend soin des intérêts des matelots. Elle intervient dans le contrat d'engagement pour éviter qu'on abuse de leur inexpérience et de leur insouciance ; le commissaire de l'inscription maritime fournit aux intéressés les explications utiles sur les clauses de leur engagement. Il doit aussi être présent au moment du paiement des salaires, afin de prévenir des contestations et de s'assurer que le versement a été intégralement fait.

Les inscrits reçoivent des pensions dites demi-soldes payées par la Caisse des Invalides et sont ainsi mis à l'abri du besoin lorsqu'ils sont devenus vieux ou infirmes. C'est pour les gens de mer un bienfait considérable, mais la caisse est alimentée par le produit de sommes anciennement capitalisées, une retenue de 3 0/0 sur le salaire des marins du commerce, un prélèvement de 4 0/0 sur les primes versées aux constructeurs et aux armateurs, une subvention annuelle du budget de l'Etat et enfin par certaines ressources accessoires comme la solde des déserteurs, les produits des bris et naufrages ou des successions de marins non réclamées, etc... Elle est donc la propriété des inscrits, la contribution de l'Etat n'étant que l'acquittement d'une dette contractée par lui en opérant à différentes époques des prélèvements sur cette caisse.

Les inscrits devenus incapables d'exercer leur métier par suite d'un risque professionnel reçoivent des

secours ou des pensions délivrés par la caisse nationale de prévoyance (1). Ces pensions sont certainement précieuses pour les marins, mais on ne peut les regarder comme une compensation des charges de l'inscription, tous les ouvriers sont couverts des mêmes risques par la loi du 9 avril 1898.

Enfin, la marine subventionne la plupart des sociétés formées par les marins et accorde des secours aux victimes de naufrages ou accidents de mer, ces secours sont payés au moyen de retenues opérées sur les primes attribuées à la marine marchande.

Dans la vie militaire :

Les inscrits sont levés au moins avec le grade de matelot de 3^e classe, et touchent une solde journalière de 0 fr. 30. Les recrues n'entrent au service dans l'armée de mer qu'en qualité d'apprenti-marin avec une solde de 0 fr. 10, et dans l'armée de terre comme soldat de 2^e classe avec un prêt de 0 fr. 05. En outre, les inscrits, qui ont des aptitudes particulières ou remplissent des fonctions spéciales, perçoivent des suppléments et des hautes paies. En cas de réadmission, ils ont droit à des primes et obtiennent un secours de 0 fr. 10 par jour et par enfant de moins de 10 ans.

A la demande des inscrits, l'administration se charge de payer une partie de leur solde, dite délégation, à leur famille.

Les inscrits sont admis au service avec le grade correspondant à leur position dans la hiérarchie maritime commerciale. Cette faveur, qui n'existe pas pour

(1) Loi du 24 avril 1898, modifiée par celle du 29 décembre 1903.

les hommes du recrutement, est très appréciable, mais ne profite pas à la généralité des inscrits ; de même qu'un petit nombre d'entre eux seulement est en mesure de jouir des dispenses du service actif, dispenses qui sont devenues pour eux un véritable privilège depuis que la loi du 21 mars 1905 les a abolies dans l'armée de terre.

Enfin, le service pour les inscrits offre une assez grande conformité avec leur vie et leurs occupations ordinaires, ils peuvent même se perfectionner dans l'exercice de leur profession : cet avantage, il est vrai, découle de la nature des choses et non d'une libéralité de l'Etat, il n'est donc pas, à proprement parler, une compensation.

C. — Revendications des inscrits (1).

Comment les inscrits envisagent-ils le régime auquel ils sont soumis ? D'une façon générale, ils en désirent le maintien, sans pour cela lui ménager les critiques.

(1) Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 79 et suiv.) — Ambroise Colin, *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, p. 411 et 423. — J. Auvray, *L'inscription maritime* (*Le Phare*, 15 mai 1904). — *Revue générale de la marine marchande*, 25 décembre 1902, p. 965 ; 4 mai 1905, p. 452. — *Le Musée social*, janvier 1905, p. 6. — L. de Seilhac, *Les inscrits maritimes* (*Revue populaire d'économie sociale*, 1903, p. 206). — Maurice Rondet-Saint, *Les inscrits maritimes ; les relations entre la France, l'Algérie et la Tunisie, en cas de grève des inscrits maritimes* (*L'Eclair*, 10 avril 1907). — Paul Leroy-Beaulieu, *L'annonce d'une future grève de marins et les*

Leurs principales revendications portent sur les points suivants.

Ils protestent contre le système disciplinaire et pénal qui leur est imposé à bord des navires marchands ; bien que très adouci dans le cours du xix^e siècle, ils le jugent encore trop rigoureux. Nous n'avons pas à examiner le bien-fondé de leurs réclamations sur ce point, il reste en dehors de l'inscription maritime. Que les châtiments infligés par les capitaines marchands soient empreints d'une sévérité exagérée, c'est possible, malgré les plaintes portées contre l'indiscipline des matelots, mais une répression spéciale des actes délictueux commis sur les vaisseaux marchands sera toujours nécessaire, elle existe dans tous les pays, car elle est liée à la sécurité de la navigation et non à un mode quelconque de recrutement de la marine militaire.

Ils réclament le droit de grève, en fait, ils l'ont pris et en ont usé à différentes reprises. On le leur conteste sous prétexte que la qualité d'inscrit maritime les rend assimilables aux soldats. C'est aller beaucoup trop loin.

relations de la France avec ses colonies méditerranéennes (L'Economiste français, 20 avril 1907). — Jules Siegfried, *Les revendications des inscrits maritimes : les pensions de demi-solde (La Revue hebdomadaire, 18 mai 1907, p. 278).* — *Proposition de loi Siegfried sur les pensions dites de demi-solde ; Rapport présenté par M. Albert Armand, membre de la Chambre de commerce, et adopté par la Chambre de commerce de Marseille dans sa séance du 4 décembre 1906.* — Et. Famin, *Les inscrits maritimes et la loi sur le service de deux ans.* — Chambre des députés, n^o 2368, annexe au procès-verbal de la séance du 4 avril 1905. — Maurice Rondet-Saint, *Les équipages de la flotte et la loi de deux ans (L'Eclair, 18 août 1906).*

Les obligations militaires spéciales des inscrits ne sauraient les priver de la jouissance de leurs droits pas plus que les réservistes ou les territoriaux de l'armée de terre. Une autre théorie plus libérale et plus sage a été soutenue par la section des associations coopératives et ouvrières du Musée social, dont le président est l'éminent M. Cheysson, membre de l'Institut. A terre, tant qu'il n'a pas signé d'engagement, l'inscrit est entièrement libre de sa personne et par conséquent a la faculté de se mettre en grève ; mais dès qu'il a passé un contrat officiel sous le contrôle de l'administration de l'inscription maritime, il est tenu d'en exécuter les clauses. Si elles sont violées par l'armateur, l'inscrit ne lui est pas livré pieds et poings liés ; il a un défenseur tout désigné, le commissaire de l'inscription maritime, chargé par l'Etat de faire exécuter les contrats signés devant lui. L'inscrit n'est donc pas contraint de se mettre en grève pour amener l'armateur à respecter ses droits ; s'il le fait, il rompt son engagement et devient déserteur, et, comme tel, il est passible des peines édictées par le décret du 24 mars 1852 et la loi du 15 avril 1898. Ce dernier point n'est pas douteux ; on n'a pas appliqué les peines prévues en raison de la multitude des coupables, de la sorte on réprime la désertion individuelle, on tolère la désertion en masse, et c'est un phénomène étrange de voir une loi exécutée ou non selon le nombre des délinquants. Mais il faut envisager une autre considération ; les inscrits jouissent en fait du monopole de la navigation et en proclamant la grève ils rendent impossible tout armement : ils refusent de s'embarquer et, d'autre part, la loi défend aux armateurs de former leurs équipages à l'aide de mate-

lots étrangers. Cette situation est bizarre ; elle l'a été particulièrement lors de la dernière grève (juin 1907). Les inscrits n'adressaient aucun reproche aux armateurs, leur mauvaise humeur était tout entière tournée contre le gouvernement, et ils n'avaient cessé le travail que pour lui forcer la main et l'obliger à faire voter un projet de loi favorable à leurs intérêts ; il n'en est pas moins vrai que les conséquences de cette grève retombaient sur les armateurs qui n'étaient nullement les auteurs de ce conflit et ne pouvaient rien pour en hâter la solution. Cet intolérable état de choses avait été déjà exposé par le Syndicat marseillais de la marine marchande dans une lettre écrite à la Chambre de commerce de Marseille au moment de la grève de 1902 et que celle-ci jugea nécessaire de transmettre au président du Conseil. « Il est étrange, y était-il dit, que le droit de grève puisse appartenir à une catégorie de citoyens jouissant, en droit et en fait, d'un véritable monopole. Seuls, les inscrits maritimes sont aptes, de par la loi, à être embarqués sur les navires français ; tout armement est donc rendu impossible lorsqu'ils se déclarent en grève ; par suite, le pavillon étranger demeure seul maître dans nos ports (1). » La grève des inscrits maritimes a encore une conséquence extrêmement grave. L'intercourse entre la France et notre Afrique du Nord étant réservée au pavillon français, l'isolement de l'Algérie-Tunisie par rapport à la métropole est absolu en cas de grève. En semblable occurrence, l'Etat a déjà assuré tant bien que mal le service des courriers

(1) Lettre citée par M. de Seilhac (*Revue populaire d'économie sociale*, 1903, p. 208) et par M. Auvray (*Le Phare*, 15 mai 1904).

par des contre-torpilleurs, il a entassé des passagers sur quelques transports mobilisés, mais il a fallu renoncer à s'occuper des marchandises ou bien les diriger sur les ports d'Espagne ou d'Italie et les faire rentrer ensuite en France par voie de terre ; indépendamment de l'augmentation des frais d'expédition, la longueur du voyage et les transbordements rendent impossible l'envoi de certaines denrées. Dans le but de parer à ce danger, on a parlé, en cas d'interruption des relations sous pavillon français entre la France et l'Algérie-Tunisie, de suspendre l'assimilation de ces services maritimes au cabotage. Un projet de loi en ce sens avait été déposé en juin 1904, mais aucune décision définitive n'est encore intervenue. En résumé, tant que les armateurs ne jouiront pas d'une latitude complète pour le recrutement de leurs équipages, tant que la navigation entre l'Algérie-Tunisie et la France ne sera pas libre, nous pensons qu'il convient de refuser le droit de grève aux inscrits : leurs intérêts doivent être respectés, mais ceux des armateurs également. Qu'on permette aux matelots de se coaliser pour refuser le travail, soit, mais qu'on ne juggle pas les armateurs en leur défendant de remplacer les défaillants par qui bon leur semblera. Enfin, il y a des tiers, les colons algériens, dont on ne peut méconnaître les droits en laissant les inscrits décréter arbitrairement le blocus de l'Algérie et de la Tunisie.

Les pensions dites de demi-soldes sont aussi l'objet de revendications de la part des inscrits. Ils demandent l'établissement de la retraite proportionnelle ; actuellement, si la mort ou des infirmités empêchent l'inscrit d'arriver aux 300 mois de navigation requis, ni lui, ni sa veuve, ne peuvent rien recevoir, eut-il navigué

pendant 299 mois $1/2$, et les retenues qu'il a subies sur ses salaires ne lui procurent aucun avantage. Ce traitement, il faut en convenir, est d'une dureté qui frise l'iniquité et les inscrits voudraient avec raison que le droit à la pension proportionnelle leur fût reconnu après 15 ans de service. Il désireraient aussi ne point perdre le bénéfice de leurs versements dans le cas où ils entreraient dans un service de l'Etat, donnant droit à pension, avant d'avoir terminé leurs 300 mois de navigation et souhaiteraient de voir élever le tarif des pensions, dont le minimum est fixé par la loi du 11 avril 1881 à 204 francs par an. Pour donner satisfaction à ces desiderata, M. Jules Siegfried a déposé, le 26 juin 1906, une proposition de loi tendant à accorder aux inscrits la pension proportionnelle : « Les inscrits maritimes réunissant au moins cent quatre-vingts mois de service, tant pour le compte de l'Etat que sur les bâtiments de commerce et de pêche, qui en raison de leur inaptitude physique seront dans l'obligation de cesser la navigation ou qui entreront dans un emploi civil de l'Etat, auront droit à une pension proportionnelle. Le taux de cette pension est fixé à raison de $1/300$ de la pension entière par mois de navigation effective ». De plus, si, après avoir atteint ses 300 mois de navigation, l'inscrit continuait à naviguer, la pension s'accroîtrait proportionnellement au nombre d'années de service complémentaires, sans toutefois pouvoir dépasser un maximum déterminé. Enfin les tarifs recevaient une amélioration et le taux minimum de la pension normale était fixé à 600 francs. Malheureusement, cette proposition si séduisante augmentait de façon notable les dépenses de la

Caisse des invalides de la marine et, pour rétablir l'équilibre de son budget, M. Siegfried prévoyait une élévation de 3 à 5 0 0 des retenues opérées sur les salaires des marins et une contribution égale versée par les armateurs, ce qui constituait pour eux une charge nouvelle. Malgré cet accroissement de revenus, la Caisse des invalides n'était pas en état de pourvoir à ce qu'on allait exiger d'elle, si l'on ne majorait pas dans une forte mesure la subvention annuelle accordée par l'Etat. Là gisait la grosse difficulté. Au projet Siegfried, le gouvernement en opposa un autre beaucoup plus modeste, puisqu'il élevait le taux minimum de la pension à 360 francs seulement. Les inscrits se prononcèrent en faveur du projet Siegfried, annonçant qu'ils se mettraient en grève s'il n'était pas voté; le 30 mai 1907, ils exécutèrent leurs menaces, mais après 6 jours de grève, ils durent regagner leur bord. A l'heure actuelle, la commission de la marine examine le projet du gouvernement et a désigné M. Le Bail comme son rapporteur.

Enfin, les inscrits réclament la réduction de la durée de leur service militaire et l'application de la loi du 21 mars 1905, c'est-à-dire en somme le droit commun. Le projet de résolution suivant a été déposé à la séance de la Chambre du 4 avril 1905 par MM. Ernest Flandin, Fernand Engerand et plusieurs de leurs collègues : « La Chambre invite le Gouvernement à mettre à l'étude un projet de loi tendant à l'application du service militaire obligatoire de deux ans aux inscrits maritimes, sans modifier le système actuel des pensions de retraite de la Caisse des invalides ». De son côté, le ministre de la Marine a confié l'examen de cette ques-

tion et des modifications à apporter au recrutement de la flotte à une commission présidée par M. Rouchon-Mazerat, commissaire-général ; les conclusions posées par elle tendent à accorder aux inscrits la faculté de ne servir que deux ans, tout en réservant des avantages spéciaux à ceux qui contracteront des engagements de plus longue durée ; et elles ont été adoptées par le conseil supérieur de la marine. Mais si le droit commun entraîne la suppression de toutes les servitudes, il conduit aussi à l'abrogation de tous les privilèges. Les inscrits répliquent que les pensions de demi-soldes ne sont à aucun titre une magnificence de l'Etat et représentent simplement l'intérêt à un taux infime de capitaux qui étaient leur propriété et dont l'Etat s'est emparé. Soit, mais les pensions ne sont pas le seul avantage réservé aux matelots, nous en avons fait l'énumération, toutes devraient disparaître et notamment on devait rendre aux armateurs la liberté absolue pour la composition de leurs équipages. Ce jour-là, toute l'organisation connue sous le nom d'inscription maritime aura vécu.

IV. — *L'inscription maritime et le budget* (1).

L'inscription maritime est-elle un mode de recrutement à bon marché ? L'intérêt financier est secon-

(1) Léonce Abeille, *Marine française et marines étrangères*, p. 159 et suiv., 354 et suiv. — Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (Re-

daire ; lorsque la défense nationale est en jeu, il n'y a pas à lésiner ; mais la question garde toutefois une certaine importance. On prétend que ce système nous fournit sans bourse délier une nombreuse réserve d'hommes, alors que les nations qui ne l'ont point adopté se trouvent dans l'obligation d'en entretenir à grands frais. Il est vrai, nous avons des hommes en abondance, nous ne savons à quoi les employer, et ce luxe ne laisse pas d'être onéreux. Sans parler de la subvention annuelle versée par l'Etat à la Caisse des invalides (1), puisqu'elle affecte le caractère d'un remboursement de sommes prélevées autrefois par l'Etat sur les fonds de la caisse, il faut bien prendre en considération les primes à la navigation maritime, fardeau assez lourd pour le Trésor, et qui, aux termes mêmes de la loi, ont été instituées « à titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire ». En réalité, les services des inscrits nous reviennent donc fort cher, et, étant rémunérées d'une manière indirecte, ils présentent en outre l'inconvénient de paraître gratuits ; la Nation ne se rend pas compte de ce qu'elle dépense pour le personnel de sa marine de guerre, il y a là pour elle un véritable trompe-l'œil. La suppression des charges supportées par la marine marchande entraînerait la disparition de compensations n'ayant plus de raison d'être ; les primes

vue maritime, avril 1906, p. 67). — Pierre Lemée, *L'inscription maritime (Revue générale de la marine marchande*, 4 mai 1905, p. 449). — J.-L. de Lanessan, *La marine française au printemps de 1890*, p. 316.

(1) Cette subvention a atteint 13.441.535 francs en 1907.

seraient abolies, la marine de commerce ne se plaindrait vraisemblablement pas de ce changement et dans l'économie ainsi réalisée et que M. Vallaux évalue à 60 millions par an, on puiserait les ressources nécessaires à la concession de hautes paies et d'avantages de toute sorte aux marins qui consentiraient à contracter des rengagements.

V. — *L'inscription maritime au point de vue social et économique* (1).

En 1846, M. Thiers prononçait les paroles suivantes : « Colbert a dit : « Tout homme qui travaille sur mer, qui se livre à la navigation, a besoin de protection plus qu'un autre. Vous avez besoin de protection, vous serez protégés ; mais j'exige que vous soyez sans cesse sous la main du gouvernement ; si vous réclamez de ma part plus de protection, de votre côté, vous rendrez plus de services ». Telle est l'admirable pensée qu'a eue Colbert, pensée qu'on a quelquefois méconnue, mais qui, avec le temps, a fini par prévaloir. Colbert a dit : « Si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier ; j'institue la Caisse des Invalides qui

(1) Daniel Bellet, *Les infiltrations socialistes et l'assurance obligatoire des marins* (*Journal des Economistes*, février 1900, p. 212). — Henri Cangardel, *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906, p. 76 et suiv.). — J. de Crisenoy, *Mémoire sur l'inscription maritime*, p. 102.

n'existe nulle part. Quand vous serez vieux, quand vous serez devenus infirmes au service, je pourvoirai à vos besoins ; si vous avez une femme et des enfants qui, pendant vos longues absences, manquent de pain, la Caisse des Invalides leur en donnera ». Telle a été cette institution de paternité, ou plutôt de maternité, qui est le contre-poids de l'inscription maritime » (1). Cette institution de paternité ou de maternité fonctionna mal au ^{xvii}^e et au ^{xviii}^e siècles, mais à cette époque elle pouvait avoir sa raison d'être ; on ne connaissait pas alors les différentes formes d'associations de prévoyance, l'action de l'Etat pouvait donc être bienfaisante ; il n'en est plus de même aujourd'hui. En réalité, sous l'ancien régime, les pensions de demi-solde payées par la Caisse des invalides l'ont été avec une extrême irrégularité, et tous les gouvernements successifs ont fait à cette malheureuse caisse des emprunts forcés. C'est une tentation par trop forte pour un gouvernement que d'avoir ainsi de l'argent à sa disposition et il y succombe fatalement. M. Henry Maret a spirituellement dénoncé un tel danger en ces termes :

« Il en est en effet de la fameuse caisse des invalides de la marine comme de toutes les caisses, où, toutes les fois que les gouvernements manquent d'argent, ce qui leur arrive plus d'une fois par semaine, ils n'hésitent pas à puiser, en se disant, comme les bonnes à tout faire : « Bah ! sur la masse, on ne s'en apercevra pas. »

« Un gouvernement ressemble à l'homme des *Sal-timbanques*. Il ne peut pas voir une caisse sans s'écrier :

(1) Cité par Gabriel Charmes, *La réforme de la marine*, p. 250.

« Cette caisse doit être à moi. »

« C'est ce qu'ont fait tous les gouvernements en France depuis le premier jusqu'au dernier. Car là-dessus il n'y a pas de jaloux. Ils ont si bien barboté particulièrement dans cette caisse des invalides de la marine, pensant que c'était celle qui préoccuperait le moins l'attention publique, qu'ils ont fini par l'épuiser. Car c'est là l'aventure éternelle de tous ceux qui fouillent dans les tiroirs. On commence toujours en se disant : « Je remettrai cela au premier jour. » Puis on ne remet rien, et on prend davantage (1). »

Quoique présentées d'une façon humoristique, ces critiques n'en correspondent pas moins à des réalités, les prélèvements de toute sorte (pensions assignées arbitrairement à de hauts personnages, emprunts forcés, pensions militaires, etc.), opérés par l'Etat au préjudice de la Caisse des invalides (2) auraient dû faire renoncer à un système dont le fonctionnement était aussi défectueux ; loin de là, on a persévéré dans cette voie et on y est entré plus avant en créant, par la loi du 21 avril 1898 (3), la Caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession, caisse *administrée par l'Etat* et dont font *obligatoirement*

(1) Henry Maret, *La nouvelle grève* (*La République française*, 2 juin 1907).

(2) J. de Crisenoy, *Mémoire sur l'inscription maritime*, p. 80 et suiv. — Ch. Le Cour Grandmaison, *La Caisse des invalides de la marine*, p. 3 et suiv. — Chambre des députés, n° 2368, annexe au procès-verbal de la séance du 4 avril 1905 : Projet de résolution présenté par MM. Ernest Flandin, Fernand Engerand et plusieurs de leurs collègues : Exposé des motifs, p. 8.

(3) Cette loi a été modifiée par celle du 29 décembre 1905.

partie les inscrits maritimes à partir de l'âge de 10 ans. Le résultat de cette nouvelle institution a été la disparition de presque toutes les sociétés de secours mutuels qui avaient fini par se former sur le littoral. Déjà, elles avaient eu grand'peine à se constituer parmi ces populations couvertes de la protection de l'Etat, habituées à ne se préoccuper de rien et à vivre dans l'insouciance ; l'organisation de la Caisse de prévoyance leur a porté un coup fatal. Les marins, forcés de subir une retenue sur leurs salaires pour la Caisse des invalides, contraints de verser une cotisation à la Caisse de prévoyance, se refusent à payer quoi que ce soit à une société de secours mutuels, dont trop souvent ils ne saisissent pas bien l'importance. La mutualité leur rendrait pourtant des services appréciables, car si la loi les protège contre les risques de maladies d'origine professionnelle, elle ne leur donne aucune garantie contre les autres maladies, et si, en fait, ils obtiennent une pension quelle que soit la cause de leur maladie, la femme et les enfants sont exposés à rester sans soins s'ils viennent à tomber malades ; enfin la mutualité seule peut les mettre à l'abri de certains dangers, comme par exemple la perte du matériel de pêche. En somme, les marins d'une façon générale sont rebelles à l'association (1) et cela tient en partie à la protection dont les couvre l'Etat, conséquence de l'inscription maritime ; ils considèrent l'Etat comme une Providence et leur éducation n'a pas pu se faire. Le régime protecteur issu de l'inscription maritime, véritable manifestation du so-

(1) Cependant, il faut le reconnaître, des progrès paraissent avoir été faits depuis quelque temps.

cialisme d'Etat, leur a enlevé toute initiative, aussi la marine, d'abord en avance au point de vue des institutions de prévoyance sur les industries terrestres, a fini par se trouver très en retard en comparaison d'elles.

CONCLUSION

Avant de porter un jugement sur l'inscription maritime, il est nécessaire de distinguer entre les différentes acceptions que l'on peut donner à ce terme. On s'en sert abusivement pour désigner l'ensemble des règlements qui régissent la navigation, sous prétexte que ces règlements s'appliquent à des inscrits ; il faut rejeter cette signification beaucoup trop large, la commodité du langage seule l'a fait adopter. L'inscription maritime doit être envisagée soit comme un système particulier de recrutement, obligeant à servir dans l'armée navale, suivant des conditions particulières, tous les citoyens qui se livrent à la navigation à titre professionnel, soit simplement comme le dénombrement et l'immatriculation sur un registre spécial, en vue de les assujettir au service de la marine de guerre, de tous les Français exerçant une profession maritime.

Au point de vue historique, l'inscription maritime, au sens restreint, qui est son sens propre, de recensement des gens de mer, remonte à Richelieu ; il n'est donc pas

exact d'en attribuer la création à Colbert. Son œuvre, c'est le régime des classes, c'est-à-dire la division de tout le contingent produit par l'inscription en un certain nombre de divisions, généralement trois, servant alternativement pendant une année. Ce n'est qu'après de longs tâtonnements qu'il a adopté le système des classes et après l'avoir expérimenté et s'être rendu compte des inconvénients, il a voulu y renoncer et revenir à sa conception première d'un personnel permanent renforcé en cas d'urgence par des engagés volontaires ou même par des matelots levés de force. Les classes furent néanmoins maintenues, même après sa mort. Les résultats en furent toujours déplorables, nous en avons donné des preuves surabondantes. Les levées à tour de rôle inaugurées en 1784 ne réussirent pas mieux.

Le procédé actuel soulève des critiques de toutes sortes, nous les avons analysées. Nous dirons pour conclure : l'inscription maritime est inutile à la marine de guerre, elle lui fournit bien des hommes ayant une certaine prédisposition au service à la mer, mais cette précieuse qualité a besoin d'être développée en eux, ces hommes ne sont pas tout formés, il faut les instruire et ils ne restent pas au service aussi longtemps qu'on l'imagine ; il n'est d'ailleurs pas indispensable de les astreindre à un régime spécial pour les réserver à la flotte. Sans mettre au compte de l'inscription maritime toutes les déficiences des règlements de la navigation, il faut reconnaître que, par l'obligation imposée aux armateurs de rapatrier les matelots, et plus encore par la limitation du nombre des étrangers qu'ils peuvent embarquer, celle-ci leur est assez onéreuse. En ce qui

concerne les inscrits, leurs charges ne sont ni aussi lourdes, ni leurs privilèges aussi importants qu'ils le paraissent, mais tout bien considéré, ils ont intérêt à voir maintenir l'inscription maritime. Au point de vue financier, ce n'est pas un mode de recrutement gratuit ; avec les fonds servant à constituer les primes dont il entraîne le paiement à la marine marchande, on pourrait se procurer des engagés à long terme très supérieurs aux inscrits par l'expérience qu'ils acquerraient. Enfin, les conséquences sociales de l'inscription maritime sont déplorables, elle a habitué les gens de mer à considérer l'Etat comme une Providence et les a rendus imprévoyants.

Il faut donc, croyons-nous, renoncer à l'inscription maritime comme mode de recrutement. Mais n'est-ce pas rompre avec de vieux usages, de vieilles coutumes, tout un passé ? Nullement, ce sont les plaintes élevées de toutes parts contre ce régime qui forment la tradition dans la marine ; à toute époque il a eu des adversaires, des adversaires dont l'avis fait autorité et parmi lesquels il serait injuste de ne pas ranger Colbert (*Mémoires aux intendants*, 1674). A toute époque aussi, on a cherché à donner à la flotte des équipages entiers ou, au moins, des noyaux d'équipages permanents, composés de gens faisant du service de la flotte leur carrière, et qui, en cas de nécessité, auraient été renforcés par une levée d'inscrits, ou encore à suppléer au manque d'inscrits, soit par des engagés volontaires, soit par des hommes du contingent. C'est ce qu'ont tenté de faire Richelieu, Colbert, le Maréchal de Castries, Napoléon et Louis XVIII ; actuellement encore la loi du 21 mars 1905 autorise par son article 36 le ministre de

la marine, en cas de pénurie de matelots, à demander l'affectation aux équipages de la flotte pour les services à terre d'un certain nombre d'hommes du contingent. Enfin, à considérer les aspirations égalitaires qui dominent en France, l'abolition de l'inscription maritime paraît devoir être un événement inéluctable ; sera-ce un grand malheur pour la marine ? nous ne le pensons pas.

Mais comment assurer le recrutement des équipages, quel système substituera-t-on à l'inscription maritime ? Le Ministre de la marine, M. Thomson, a mis un projet à l'étude. Il prévoit le maintien de l'inscription ; les assujettis ne seraient plus astreints qu'à deux ans de service actif, à faire, à leur choix, dans l'armée de terre ou dans l'armée de mer comme matelots de pont. Quelle qu'ait été son option, l'inscrit continuerait à jouir des privilèges qu'il tient de l'exercice même de sa profession. A celui qui consentirait à signer un engagement de quatre ans, on reconnaîtrait des avantages particuliers, notamment le droit de compter dans les 25 années exigées pour l'obtention de la demi-solde, le temps de service accompli au-delà des deux ans obligatoires, la priorité pour l'obtention de certains privilèges consentis aux inscrits maritimes et une majoration de pension de demi-solde. Enfin, on aurait recours à des engagements volontaires de périodes variables : dix, sept, cinq, quatre ou trois ans, suivant les dispositions de l'homme et les services qu'il serait capable de rendre. A ces engagés, on consentirait certains avantages : concession de retraites proportionnelles après 15 ans de service ; attribution aux officiers marinières d'emplois civils, d'emplois maritimes et de navigation,

et des avantages pour la solde. Les faveurs promises aux engagés séduiront-elles beaucoup de jeunes gens ? il est permis d'en douter, il est pourtant indispensable d'en attirer un grand nombre. On ne voit d'ailleurs aucune raison de maintenir un privilège quelconque à des gens simplement soumis désormais aux charges qui incombent à tout Français.

En somme, pour le recrutement des équipages de la flotte, il serait désirable de faire appel dans la plus large mesure possible aux engagés volontaires. Cela coûtera cher, mais il faut renoncer à avoir des engagés si l'on ne consent pas à les bien rétribuer et à leur assurer une position honorable. L'argent nécessaire, on le trouvera dans la suppression des primes à la marine marchande et dans les économies réalisées sur la solde actuelle des inscrits. Ceux-ci ne seront plus astreints qu'à deux années de service actif, qu'ils accompliront, soit comme matelot de pont, soit à terre ; ils seront donc désormais soumis au droit commun. En même temps, on supprimera toutes les compensations qui leur étaient réservées, devenues sans objet. L'Etablissement des Invalides de la marine lui-même devra disparaître, à la condition, bien entendu, de respecter les droits acquis ; les marins, délivrés de la paternité de l'Etat, géreront eux-mêmes leurs affaires, et elles le seront mieux que par l'administration ; s'ils désirent s'assurer une retraite, ils s'adresseront à la mutualité et se trouveront bien de ce changement. L'inscription maritime ne subsistera donc plus qu'en tant qu'immatriculation des gens de mer en vue de les faire servir sur la flotte

et toute la réglementation qu'elle entraînait sera
abrogée.

Vu : le Président,
E. THALLER.

Vu : le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer,
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

I

Lettre de Colbert de Terron.

De Rochefort, le 5^e janvier 1668.

.
.
Je me trouue obligé de vous dire que jay sujet destre fort content de Lemploy du s^r de Beauchamp et de toute la communauté des Sables d'Ollonne Ilz me donnent des charpentiers a point nommé et fournissent ponctuellement pour le seruice les 250 Matelotz dont on est conuenu avec eux. Il me semble que cest exemple peut estre tiré a consequence, et qu'après auoir esprouué que la demye solde distribuée aux matelotz se paraist ne pouuoir de rien seruir, que Lon pourroit traitterutillement avec toutes les communautés maritimes du royaulme, pour un certain nombre de Matelotz, que l'on fixeroit et dans ceste estendue la on en prendroit ce que lon voudroit en les aduertissant le 1^e Jour de lannéé, Il me semble que jaurais des raisons a

fournir aux communautés pour leur fa. comprendre que ce seroit leur Interrest et que lon euteroit par ce moyen la, la fermeture des portz et les Interruption de commerce a quoy Il est certain que Lon se verra souuent obligé sy lon ne se precautionne ; Cest expedient ne cousteroit rien a sa Ma^{te} qu une chose quil me semble que lon pourroit donner aux matelotz dans Lannée, de leur seruice, qui seroit la taille ordonnant que mon Certificat seroit pris des receueurs pour argent content, Cela ne regarde que le poittou et la normandye et va a peu de chose, Il faut vous fa. entendre sur cela que les Matelotz des Sables seruent alternatiuement au commerce et a la guerre, Et que la pesche leur estant plus utile que la guerre Ilz ayment bien mieux lun que l'autre, Tellement que sy lon mettoit du costé de la guerre lexemption de la taille dans lannée du seruice cela en fortiffiroit fort le party ; En suiuant ceste disposition dagir avec les communautes, laq^{lle}. m' a paru bonne, j'escrui Il y a quelque temps au Juge de l'ad^{te} de Bayonne que je pretendois que ceste année, son ressort nous fourniroit 200 bons hommes et qu'il pouuoit en aduertir les communautés ; Il m escrit en responce qu'il croit pouuoir donner contentement, mais qu'il a besoing pour cela dun ordre de Sa Ma^{te}. Je vous en enuoye un project qui sera reformé comme il vous plaira, Il est fort a propos de mettre ces gens la dans la guerre Ce sont de bons corps adroitiz et qui se tiennent sains et propres dans les bordz.

.
.

*Instruction pour le s^r Dorinville, com^{re} ord^{re} de la marine
que le Roy a chargé du soin de l'establissement des classes
dans l'estendüe des Eueschez de Treguier, Leon et Quim-
per en la place du comm^{re} Courtin.*

A S^t-Germain Le xxviii mars 1680.

Sa Ma^{té} ayant cy deuant fait faire l'enrollement des matelots dans la prouince de Bretagne, en consequence de l'Edit du mois de Januier et de la declaration du mois de novembre 1670, registrez au Parlement de Rennes, et cet establissement ayant esté fait dans lesdits Eueschez, suiuant les rolles qui ont esté imprimez les années dernieres, et verifiez par ledit Courtin au mois de Decembre dernier, l'intention de Sa Ma^{té} est que led^t comm^{re} Dorinville s'applique fortement a les faire executer dans l'estendüe desdits Eueschez.

Et afin qu'il puisse trouuer toute la facilité, et la protection necessaire dans les fonctions de son employ Il trouuera cy joint les lettres de sa Ma^{té} au s^r duc de Chaulnes gouverneur de la prouince, et aux s^{rs} Marquis de Lauardin et de la Coste Lieutenans generaux dans lesdits Eueschez auxquels il s'adressera pour demander le secours de leur au-

torité dans les occasions ou il en pourra auoir besoin pour l'exécution des ordres de Sa Ma^{te} sur le fait de l'enrollement et de la leuée desdits matelots.

Il s'appliquera a lire tous les memoires qui luy seront remis ez mains par led^t comm^{re} Courtin, et lorsqu'il fera reimprimer les rolles des matelots de ce departement apres en auoir fait une nouelle verification.

Il fera laisser de grandes marges a costé desdits rolles, et du blanc a la fin des classes de chaque parroisse pour pouuoir adjoûter dans la suite les noms des nouueaux matelots qui embrasseront cette profession, et des changemens qui pourront arriuer a l'égard de ceux qui sont a present enrollez.

Lesdits rolles contiendront par ordre alphabétique les noms, surnoms, aages, demeures, signaux et qualitez de chacun des matelots, ensemble celui de leurs femmes, et s'il se peut le nombre de leurs enfans, Et pour rendre les rolles conformes aux autres de la prouince, led. ordre alphabétique sera obserué à l'égard des noms de baptisme.

Ledit Dorinville y distinguera les officiers mariniers, des matelots en mettant ces premiers a la teste de leur classe suiuant l'ordre estably par le reglement du xxii^e nouembre 1673, c'est a dire en commençant par les m^{es} et continuant jusqu'au moindre off^{er} marinier.

Il obseruera d'égaliser les classes en nombre et qualité desdits off^{ers} mariniers et matelots, de laisser ceux de l'ancien enrollement dans les classes ou ils ont esté cy deuant distribuez, et de separer ceux d'une mesme famille, ensorte que les peres, enfans et freres ne soient pas obligez de seruir dans une mesme année.

Lorsqu'il aura fait reimprimer lesd. rolles, il ne manquera pas d'en enuoyer un exemplaire a Sa Ma^{te} avec un

extrait conforme au modele qui sera joint a la pûte. instruction, et d'en remettre un au s^r de Seüil Intendant de la marine a Brest duquel il executera ponctuellement les ordres sur les leuées de matelots necessaires pour composer les Equipages des vaisseaux qui seront armez audit port.

Il enuoyera pareillement aux scindics des villes, et aux recteurs des parroisses ou demeurent lesdits matelots deux imprimez desdits rolles, dont l'un demeurera entre les mains desdits scindics ou recteurs, et l'autre sera affiché a la porte principale de la parroisse ou auditoire du lieu, et il se fera rapporter un proces verbal de l'affiche, et reception desdits rolles.

Il deliurera des bulletins aux matelots nouuellem^t enrollez qui n'en auront pas encore eu, afin que connoissant leur destination pour le service, ils ne s'engagent en aucun voyage qui les puisse empescher de se rendre au premier mandement de leur classe, et que les marchands ne les prennent point a leur service dans le temps qui leur est defendu.

Il observera de faire publier dans les paroisses de la demeure des matelots dès les premiers jours du mois de Januier de chacune année, et lire aux prosnes de la grande messe parroissiale le rolle de la classe de service, et d'en retirer aussy des certificats, ou proces-verbaux desdits scindics ou recteurs qu'il enuoyera audit S^r de Seüil.

En mesme temps que led. Dorinville se fera informer par eux des matelots de lad^e classe de service qui se trouueront dans le pays, et de leur estat et nombre, il ne manquera pas d'en rendre compte aud^t s^r de Seüil pour sçauoir de luy le nombre de matelots qu'il faudra arrester pour les armemens de lad^e. année. Il aura soin de faire deux vi-

sites dans l'estendüe desdits Eueschez pour chacune année pour verifïer les rolles, y marquer les changemens de demeure, et de profession des matelots, rayer les morts et les jnualides, y adjouster les nouueaux, et ceux qui pourroient auoir esté obmis, enquoy il obseruera de placer les jeunes matelots dans les classes les plus éloignées de l'année de seruice, afin qu'ils puissent se fortifier auant que d'y entrer.

Pour paruenir a une verifïcation exacte desd^{ts}. rolles, il se fera représenter par les Escheuins, Scindics, ou Recteurs des villes ou parroisses, les rolles des habitans, afin de connoistre ceux qui font profession d'off^{ers} mariniers, ou de matelots, il il (*sic*) obseruera de les distinguer, et de marquer les signaux ainsy qu'il a esté dit cy dessus.

Ledit comm^{re} doit scauoir que Sa Mat^é a reduit les classes des matelots de toute la prouince au nombre de quatre et qu'elle ne veut point qu'elles soient reduites ny a un plus grand, ny a un moindre nombre.

Sa Mat^é luy defend expressement d'exempter du seruice aucun off^{er} marinier ou matelot qui soit en estat de seruir sur ses vaisseaux, et en cas qu'il s'en rencontre quelqu'un atteint de maladie qui l'en rendist incapable, il ne l'exemptera du seruice, qu'en rapportant un certificat du scindic, du recteur, du medecin, du chirurgien, et des principaux habitans de la parroisse, et prendra toutes les precautions possibles pour euitier les surprises ordinajres en pareilles occasions.

Sa Mat^é a appris que les comm^{res} de marine qui ont cy deuánt esté chargez de l'enrollement des matelots dudit departement ont souffert quelquefois que ceux qui estoient de la classe de seruice se soient dispensez de seruir sur les vaisseaux de Sa Mat^é en fournissant d'autres ma-

telots en leur place, et comme il n'y a rien de si grande consequence que d'empescher un pareil abus qui pourroit interrompre l'ordre des classes, Sa Ma^{te} defend aud^t Dorinville d'admettre aucun matelot en la place de ceux qui seront de la classe de service, pour quelque cause, et sous quelque pretexte que ce soit.

Lad^e verification estant acheuée, il rendra compte aud^t Sr de Seuil de tout ce qu'il aura fait dans ses visites et enuoyera à Sa Ma^{te} un extrait desd^{ts} rolles conten^t le nombre effectif des off^{ers} et matelot de chaque classe, et de ceux qui auront esté adjoustez et rayez. En trauaillant a lad^e verification, il distribüera de nouueaux bulletins signez de luy a chacun desdits off^{ers} mariniers et matelots sans frais, lesquels contiendront leur nom, surnom, aage, signal, et profession d'officier marinier, ou matelot, le lieu de leur demeure, de quelle classe ils sont, et en quelle année ils deuront servir.

Il tiendra soigneusement la main a ce que les commis preposez pour la deliurance des congez ou brieux ayent a n'en deliurer aucun, qu'au prealable les Cap^{nes} et m^{es} des vaisseaux, barques et austres bastimens n'ayent representé les bulletins des matelots de leur Equipage, et ne leur en ayent laissé un rolle.

Il s'informerá desd^{ts} Commis, si lesd. Cap^{nes} et m^{es} de vaisseaux et barques leur ont remis a leur retour ainsy qu'ils y sont tenus un rolle des matelots morts sur leur bord pendant leur voyage, afin de les rayer sur son rolle.

Sa Ma^{te} ne veut point qu'il comprenne dans l'ordre des classes aucun m^e de nauires, ou de barque, mais seulement qu'il en fasse un rolle particulier, Sa Ma^{te} leur ayant accordé cette exemption dans la veüe d'augmenter le commerce, mais a condition aussy que ceux qui auront un

equipage de dix hommes prendront sur leur bord a chaque voyage un garçon de quinze ans, et au-dessous, et ainsy a proportion pour les bastimens qui auront de plus forts équipages, a quoy il doit tenir la main.

Il observera de comprendre au nombre des matelots tous les jeunes garçons de vingt ans et audessus qui auront seruy deux ou trois ans a la mer.

Lorsqu'il aura receu les ordres de trauailler a la leuée d'un nombre de matelots, il en fera publier les rolles, tant au prosne des Eglises des parroisses de leur residence, que par affiches aux portes desd^{es} Eglises, afin qu'ils ne puissent ignorer qu'ils soient conuoquez pour venir prendre les premieres auances de leur solde des mains dud^t comm^{re} et de se rendre a Brest dans le temps qui leur sera prescrit.

En mesme temps qu'il fera faire lesd^{es} conuocations pour obliger lesd^s matelots a se porter plus volontairement au service des vaisseaux de Sa Ma^{te} Elle veut qu'ils soient de nouveau asseurez qu'ils seront payez exactement de leur solde pendant tout le temps qu'ils seront en mer, qu'il ne leur sera fourny que des viures de bonne qualité, et que pour le soulagement des malades et blessez, elle a donné de si bons ordres pour tenir des hospitaux a la suite de ses armées, escadres, et vaisseaux, qu'ils auront lieu de se louer des secours qui leur seront donnez, et qu'a l'égard des estropiez, Sa Ma^{te} a estably des hospitaux dans ses ar-cenaux de marine pour les y faire subsister, et en cas qu'ils voulussent se retirer chez eux, qu'il leur sera donné une recompense suiuant le reglement qu'elle a fait le xxiii^e Sept^{bre} 1673.

Mais en cas que nonobstant tous ces auantages il y ayt des matelots qui s'absentent lors de la conuocaon de leur

classe pour s'exempter de servir, Sa Ma^{te} veut qu'il en fasse recherche pour estre punis des peines portées par la declaration du mois de nou^{bre} 1670. Et cependant qu'il enuoye un rolle desdits deserteurs a sa Ma^{te} afin qu'elle y pouruoye ainsy qu'elle estimera a propos pour le bien de son service. Il poursuiura de mesme tous les matelots qui s'absenteront des lieux de leur demeure pendant leur année de service, et en enuoyera pareillement des rolles.

Et d'autant qu'il peut arriuer qu'apres que la premiere auance de solde aura esté faite aux matelots aucuns d'eux viendront a deserter, au lieu de se rendre au port et arcenal qui leur aura esté désigné dans le temps prescrit, en ce cas Sa Ma^{te} veut qu'il fasse ses diligences pour les faire arrester, Cependant qu'il enuoye un rolle signalé aud. s^r de Seuil, et qu'il le remette es mains du preuost de la marine audit port, pour estre apprehendez, et ensuite jugez par le con^{el} de guerre de marine comme deserteurs suivant la rigueur de l'ad^e declaration du mois de Nou^{bre} 1670. Sur ce sujet il doit estre informé que la facilité que les matelots ont trouué cy deuant a se refugier avec leurs meubles chez les gentilzhommes, ou off^{ers} de leur voisinage a causé la pluspart des desertions. Sa Ma^{te} veut qu'en cas qu'ils en usassent de mesme a l'auenir, il leur fasse connoistre que cette conduite estant tres prejudiciable au service de Sa Ma^{te} il seroit obligé de l'en auertir en cas qu'ils refusassent avec opinias-treté de rendre lesdits matelots, qu'il en dressera son proces verbal pour l'enuoyer a Sa Ma^{te} ce qu'il ne manquera pas de faire.

Sa Ma^{te} ayant par sad^e declaration du mois de Novembre 1670 réglé les peines contre les Cap^{nes} et M^{es} de nauire et barques qui auront engagé des matelots de la classe de service, led^t comm^{re} tiendra la main a ce qu'ils soient con-

damnez par les juges de l'ad^{te} aux amendes portées par la-dite declaration.

Il tiendra pareillement la main a ce que tous les autres points contenus en lad^e declaration soient executez.

Et d'autant que dans cet establissement, Sa Ma^{te} a eu principalement en veüe de fauoriser le commerce, son intention est que pendant les années que les matelots ne seront point obligez de seruir sur ses vaisseaux de guerre, ils ayent une entière liberté de seruir sur ceux des marchands, jusqu'au temps de leur année de seruice.

Archives de la Marine. Volume B² 42, fol. 145.

III

*Lettre circulaire de Sébastien du Guemadec, évêque de
S^t Malo, aux recteurs de la cité de l'évêché de S^t Malo.*

Lettre Circulaire pour les Recteurs de La Coste de leuesché de
S^t Malo.

MONSIEUR

Comme nous ne devons tous auoir rien plus a cœur que le seruice du Roy une de nos principales obligations est dy contribuer en tout ce qui peut dependre de nostre Ministère cest pour cela que sa majesté ayant bien voulü nous Informer de ses Intantions sur le sujet des officiers marini- niers et matelots dont elle pretend se seruir sur ses vais- seaux a la prochaine Campagne afin que nous emploissions tous nos soins dans Lestendue de tout nostre diocese pour obliger tous ceux qui luy pourront estre utiles en cette presante occasion de la guerre a se renger a leur deuoir Il est sans doutte du nostre de vous aduertir que sa Majesté ne desirant employer ceste année que les officiers marini- niers et matelots de la quatre et cinquiesme clases et ceux qui au- ront esté obmis sur le roolle general dont mons^r denarp con^{er} et com^{re} du roy vous enuoir Les noms Il Est de ne- cessité que vous vous Entandiez avec luy pour cela et que

pour cest effet vous agisserés de concert afin que vous facillitiez autant qu'il vous sera possible toutes les levées qu'il a et aura ordre de la Cour de faire. Cest a quoy monsieur je vous exhorte de tout mon pouuoir et ne pourrois pas mesme me dispenser de vous l'ordonner par toute l'autorité que Je sur vous si ie nestois dailleurs assés persuadés de vostre zele pour le serui[ce] de sa majesté ie suis

Monsieur

Vostre Tres humb. et tres affectionné seruiteur

Ainsy signe

Sebastien du Guemadec Eu. de S^t Malo.

NOTA. — Cette pièce est une copie jointe à une lettre de Denarp et envoyée par lui le 1^{er} février 1673 à Colbert.

Bibliothèque Nationale. Manuscrits. *Mélanges de Colbert*. Volume 163, fol. 183.

IV

*Roolle de partie des Matelotz et Soldatz Estropiez dans la
derniere campagne contre les hollandois et des sommes
qui leur ont esté payez pour leur recompense.*

PREMIEREM^t

Sur l'Orgueilleux

fortis Bourbon de S^t Macaire

Matelot estropié de la Jambe

gauche, outre ses gages 90^l

Job pinaud de s^t martin

de Ré Matelot blessé dun

esclat a la Jambe pour luy donner

lieu de se guerir entierem^t 40^l

Sur Le grand

Jean Amiaux de Bourdeaux

Can^{er} estropié de la Jambe gauche

outre ses gages 120^l

Jean Roy d'ollonne Matelot

estropié de la Jambe gauche y

compris ses gages 150^l

Jean Pinochon de la tremblade
Matelot qui a eu le tallon du pied
droit emporté d'un coup de canon
outre ses gages 60¹

Bernard Pichot soldat
estropié du bras droit y compris
ses gages 90¹

Sur *Le foudroyant*
francois martineau d'ollonne
Matelot pour luy ayder a se
guerir entierem^t dune Blessure
quil a eue a la Jambe gauche . . . 50¹

francois Richard soldat
estropié du bras droit y compris
ses gages 100¹

Sur *Le Conquérant*
Elie Le Cerf soldat estropié
des deux bras y compris ses
gages 150¹

Jean Merlot soldat estropié
du bras gauche Idem 80¹

Pierre martin soldat estropié
du bras droit y compris ses gages . . 100¹

Jacques Boisseau de marennes
cartier M^e estropie du bras droit (1).

(1) a mieux aymé estre [entrete]nu dans le port a des cloudz et

Sur l'Invincible

René bavet d'ollonnes matelot
estropie de la Jambe droicte outre
ses gages 90¹

Elie Auvian de la tremblade
Matelot estropie de la Jambe
droicte y compris ses gages 150¹

Jean Vrignaud de la tremblade
Cap^{ne} de matelot estropie des
deux bras y compris ses
gages 440¹

Jean daguin soldat estropie
de la main gauche outre ses gages . . 40¹

Sur l'Illustre

Pierre Videau de S^t fort de
Conat matelot estropie du bras
gauche y compris ses gages 120¹

Jean Bressot soldat estropie
du bras gauche y compris ses
gages 100¹

Sur le Sans pareil

Pierre Pennay d'ollonne Matelot
estropie des deux bras outre ses gages. 150¹

servir par que de recevoir [mot emporté par une déchirure] (note
marginale du manuscrit).

Jean Rousseau de callemon
matelot estropie du bras droit y
compris ses gages 150^l

Rene Broget d'ollonne matelot
estropie de la Jambe droicte y
compris ses gages 100^l

Nicolas Tivaud soldat estropie
du bras droit y compris ses
gages 100^l

Sur *l'Excellent*

Jean Bital soldat estropie du
bras gauche y compris ses gages . . . 90^l

Sur *Le fier*

Nathaniel Dupuis d'olleron
Matelot estropie de la Jambe
gauche 100^l

Jean Chasteau Matelot pour
luy donner moyen de se guerir
de ses Blessures. 66^l

Sur *le fortuné*

Jacques Taudé daluar cartier
M^e estropie du bras droit (1)

(1) Celluy cy a mieux aymé estre entretenu dans le port et servir
a ce quil pourra que de recevoir recompense (*note marginale du ma-
nuscrit*):

Sur *L'aymable*

Mathurin de pont de S^t Villes

Pilote estropie du bras droit

oultre ses gages 260^l

André Tuilloton d'ollonne

pilote pour luy donner moyen

de se guerir de ses blessures. 60^l

Jean Aubrun de S^t Tilles matelot

estropie de deux doit de la main

gauche y compris ses gages 75^l

Guillaume Besse soldat

estropie du bras gauche y

compris ses gages 80^l

Sur *le sage*

francois doresting de Biavry

Matelot estropie du bras gauche

y compris ses gages. 150^l

Sur *le Prince*

Elie Esdrat de marennes

bosseman estropie de la main

gauche compris ses gages. 118^l 10 s.

Sur *l'aquillon*

Jean Baburot d'ollonne matel.

Estropie de la Jambe gauche y

compris ses gages 152^l 10 s.

Jacques Pendreau de la rochelle

cartier M^e estropie de la main

droitte y compris ses gages 160^l 10 s.

Estienne Vincent soldat estropie
de la main droite y compris ses
gages 90^l

Jean de Mezac Soldat estropie
de la main droite. Id 90^l

Jean Pivaud soldat estropie
du bras gauche outre ses gages 60^l

Sur *l'apolon*

Le s^r Seicard Enseigne a eu
toute la machoire Inferieure
emportée et la langue (1)

Elie Comdreau de la tremblade
Matelot estropie de la Jambe
droite y compris ses gages 120^l

Sur *Le More*

Jean Paunier d'olleron matelot
a perdu L'œil gauche et a
eu les deux mains brulées y
compris ses gages 90^l

Jacques Bertrand d'ollonne
Matelot estropie de la main
gauche. 90^l

(1) [illisible] cy qui est de courage et de merite attendles ordres de Sa Ma^{te} pour sa recompense, Il est estropie de maniere qui donne la compassion. Il faudroit luy donner retraite en quelque endroit avec une pension asseuré pour uiure (*note marginale du manuscrit*).

Thomas de la fonde de bordeaux

Soldat estropie de la Jambe

gauche. 90^l

Sur *L'Incognu*

Jacques Vaillan de Royan

Matelot estropie du bras gauche

outré ses gages 90^l

Louis Pelisson de S^t fort

de Conat Matelot estropie du

bras droit y compris ses

gages 150^l

Total du present roolle quatre mil

six cens cinquante deux liures

dix solz.

A Rochefort le vingt cinq decemb.

1673

DESCLOUZEUX

Bibliothèque Nationale, Manuscrits. *Mélanges de Colbert*. Volume
466^{bis}, fol. 701.

Lettre du Marquis de Langeron sur la nécessité d'engager sa vaisselle d'argent pour avoir des fonds pour la paye des matelots.

MONSEIGNEUR

Ce que j'auois preueu comme j'ay eu l'honneur de vous mander est arriué, de commun accord tous les ponantois manquerent au trauail a la reserue peut estre d'une trentaine, J'allay trouuer M^r du Casse et luy dis que comme la diligence de son armement ne dependoit plus que de la maneuvre et du seruice que ses matelots pouuoient rendre Je le priois de uoir quels expedients il y auroit, J'estois prest de faire tel châtiment quil jugeroit a propos et puis que le châtiment de la galère n'auoit rien serui il faudroit les menacer d'un plus seuer, il se chargea de leur parler et leur dit que s'ils continuoient, ils m'obligeroient de faire dresser une potence dans le parc et de les faire decimer, ils repondirent la dessus qu'ils ne pouuoient plus trauailler sans argent, qu'ils manquoient de tout et qu'ils n'auoient ny hardes ny souliers, il leur dit que s'il ne venoit point d'argent entre cy et Samedy, il feroit porter sa vaisselle a la monnoye pour les payer J'en ferois bien autant si on

estoit seur d'en trouuer de contant, ils promirent de tra-uaiiler. Cependant il n'en vint pas l'apres diner une cen-taine en sorte que dans le S^t Esprit ou il y en doit auoir 120 il n'y en auoit que 15 et dans le parfait il n'y en auoit que 12 de 130 qui sont només pour y trauailler. Aujourd'huy il y en a dauantage, come tout le trauail depend ab-solument des matelots, il m'est venu en pensée de proposer a M^r du Casse d'emprunter deux mille escus en son nom et au mien pour les payer journellement, en mettant nostre vaisselle d'argent en gage, et dans le moment nous nous sommes mis en Campagne pour les chercher, et nous les auons trouués ainsi demain nous commencerons a les payer tous les jours.

Je me flatte Monseigneur que vous nous enuoyeres de l'argent, et que vous ne voudres pas que nostre pauure vaisselle aille a la monnoye, nous n'auons de terme que jusques au 23^e de ce mois, Je voudrois pouuoir faire plus, mais l'argent est rare et mon credit est petit.

Je suis avec un tres profond respect.

Monseigneur

Vostre tres humble et très obeissant seruiteur.

LANGERON.

A Toulon, le 13 Janvier 1705.

Archives de la Marine. Volume B³ 130, fol. 15.

VI

Lettre de Lusançay. — Sur la distribution des récépissés des trésoriers, pour les remises des matelots, protestations à ce sujet, etc.

A Nantes, ce 25^e May 1715.

MONSIEUR

Ce n'est pas assurément ma faute ny celle des commissaires aux classes de ce département, si nos matelots ne viennent pas chercher leurs recepissez des tresoriers ou si le peu de ceux qui les ont pris n'en fait aucun usage, je l'ay fait publier trois fois aux prosnes des grandes messes et afficher, et nous auons expliqué la teneur de la declaration a tous ceux que nous auons veu, mais c'est vouloir leur expliquer l'algebre, et aucun ne veut ou ne le peut comprendre, Permettez moy aussy Monseigneur de vous représenter avec respect, que cette declaration ne se peut executer du moins a l'égard des remises des matelots qui estant la pluspart pour de petites sommes ne peuuent leur faire un objet pour auoir une rente dont presque la plus forte de tout ce département n'iroit pas a 4^l plus ou moins, comment se faire faire un contract pour vingt sols, un ecu,

une pistolle enfin plus ou moins de principal, mais ce qu'il y a de plus sans parler de l'embarras, ou ceux qui ont receu ces recepissez se trouuent des apresent pour les remettre afin de les faire conuertir en rentes, comment (supposé que ces contracts soient expediez (aller chercher et receuoir sa rente) nos matelots estant tous dispersez dans le departement qui a du moins 20 ou 25 lieües, Il en couteroit plus (mesme au rentier le plus fort) pour faire le voyage qu'il n'en retireroit, sans parler des frais de quittances, et autres, en sorte Monseigneur, que je me vois contraint de vous dire, apres toute l'attention que j'y ay apporté et apres m'estre informé des autres commissaires et conferé avec ceux de ce departement, que cette disposition n'est point du tout praticable et il paroît que ces pauvres gens laisseront la plutost tout leur deub que de s'embarasser a faire faire des contracts ce qui n'est pas l'Intention du Roy ny la vostre, Il seroit a souhaiter qu'on pust trouuer quelque Expedient pour l'exécution de cette declaration en cas qu'on ne veuille pas faire quelque'autre disposition pour le payement de ces pauvres gens.

Il m'auroit semblé que l'expedient le plus aisé et le plus conuenable seroit de faire un contract general du montant de tous les recepissez dont les matelots n'ont point disposé ou qui sont encor entre les mains du Commis du Tresorier de la marine et tous les ans la repartition s'en feroit dans les quartiers du departement par les commissaires aux classes comme il se pratique pour les remises il s'en tiendroit icy au bureau un Registre general et un particulier dans chaque quartier.

Il est constant que cette disposition estant faite, et plus que tout cela les arrerages de ce contract se payant bien regulierement le matelot trouueroit a negocier sa petite

rente, et bien des gens rassembleroient toutes ces petites parties pour s'en faire une considerable Il faudroit faire en sorte qu'il n'y eust pas de grandes formalitez pour cette negociation, et qu'il suffist par exemple du certificat du Commissaire et du Curé ou d'une personne notable a costé du Registre comme quoy le matelot auroit cédé sa rente a un tel, et enfin si cet expedient conuenoit il seroit aisé d'y donner une forme et un arrangement.

On pourroit d'un autre costé se seruir du mesme moyen a peu pres qu'on employt a l'égard des billets de la caisse de de emprunts ; Le Roy a crée un fond de 500 mil liures de rente pour aquiter ce qui est deub aux matelots, Il n'y a qu'à leur distribuer au sol la liure cette rente tous les ans, Et, par exemple il est deub pour ce departement 125 mil liures Il n'y a qu'a faire remettre 5000^l tous les ans qu'on repartira suiuant ce qui est deub a un chacun et comme il est mesme deub deux ans d'arrerages la premiere seruiroit a aquiter les petits recepissez depuis cinq sols (car Il y en a de cette somme) jusqu'a un ecu plus ou moins, et cela seroit mesme tres auantageux pour le Roy car cette rente s'amortiroit quand tout le deub seroit aquité.

Enfin si le Roy vouloit se liberer de la moitié de ce qu'il doit a ce sujet c'est d'enuoyer icy un agioteur pour retirer ces billets Il n'y a pas un matelot qui de bon cœur ne donne le sien a moitié de perte et peut estre en pourroit on faire un traité sous main avec quelque traittant qui s'accommoderoit fort de placer son argent au denier douze et trouueroit mesme a vendre son contract dans la suite plus auantageusement.

Il se pourra trouuer encor quelqu'autres expedients et je ne doute point que M^{rs} les Intendants et les Commis-saires ne vous en proposent et de plus Justes, car celuy cy

ne peut auoir son effet, et Il n'y a pas un de nos matelots qui ne croye qu'on se mocque d'eux et que cest pour leur faire perdre leur deub qu'on leur propose de le mettre en rentes ou en acquisitions de charges, et nous ne viendrons jamais a bout de finir cette affaire ;

Ce mouuement, Monseigneur, donne lieu aux matelots du Tritton et de l'appollon de demander leur deub de leur longue et penible campagne et Ils sont tous les jours a m'objecter qu'ils ont apporté avec eux l'argent de quoy les payer qu'on n'auroit pas deub diuertir a d'autres depenses, franchement ces gens la sont fort a plaindre estant deub au moindre de ces matelots plus de 400^l et leurs femmes ayant esté obligez de vendre tout leurs petits meubles et d'emprunter pendant la longue campagne de leurs maris en sorte que ce sont des familles entierement ruinées si on ne leur rend justice, Il en est de mesme de quelques matelots de l'oriflame a qui il est pareillement deub. Il est aussy deub beaucoup a quelqu'uns de nos matelots desarmez de l'Indien armé a Rochefort pour des particulliers.

J'oublois Monseigneur de vous marquer que quand mesme il faudroit s'en tenir a la declaration du Roy qu'il est encor besoin d'une prorogation et que celle du dernier juin ne suffit pas attendu qu'il y a beaucoup de matelots a la mer qui ne peuuent venir prendre leurs recepissez.

Je suis avec un tres profond respect

Monseigneur

Vostre tres humble et tres obeissant seruiteur

LUSANCAY.

VII

Lettre de Vaccans : Sur la conversion en rentes de ce qui est dû aux matelots.

Je viens de recevoir les Receptissés de Lannée 1704 de M^r de Clairambault pour estre distribués aux matelots de mon departement.

J'ay L'honneur d'Enuoyer à Sa grandeur une copie d'un des d^{ers} Receptissés a cause que l'on la Employé sur l'hôtel de ville de paris ; et que cela est contraire à l'Edit du 24^e autil dernier, ou il est dit que c'est sur les Recettes generalles des finances ; celà pouroit faire quelques difficultés, Jay crû deuoir en donner auis a Sa grandeur.

J'attend la partie de brest pour cette mesme année affin de faire les payemens à tous nos matelots ensemble.

Je ne doute pas que L'on ayt Representé à Sa grandeur la difficultté pour ne pas dire l'Imposibilitté quil y a ; que les matelots puissent jouir de ces interrests puisquil leurs est deub bien des sommes fort modiques, Le tout à bien compter Il leurs est plus deub des sommes depuis 10^l Jusques à 40^l que de 40^l Jusques a 100^l qui Est presque la plus grande somme, Comment un matelot pouroit il faire un contract de 10^l qui luy vauderoit 85 de Rente.

Il seroit bien plus heureux si le Roy vouloit Leur payer La moittiée comptant au Lieu d'un contrat, car pour agiotter et traffiquer leurs ordonnances difficilement trouueront ils à les Negociier, a moins de les donner à tres peu de choze.

Il m'est venu sur celà un Idée, pour que ces pauures gens profitent de la grace que le Roy leur fait de les payer en Rentes, et pour les empescher de Negociier comme pour Rien leurs Recepissés, Qui seroit de faire un estat de ce qui est deub à chaque matelot, par paroisse, Et en faire faire un Contrat dont les Recteurs ou Curés payront à mesure qu'ils receueront cette Rente à un chacun desnommés, et quand il y aura du Changement dans les familles, Ils en seront mieux instruits que Tous autres, et pour sçauoir ce qui est deub à un chacun, on feroit 3 Estats dont un demeurerà à la fabrique, le second à eux mesmes et le Troisième aux Commj^{res} pour sa decharge et pour auoir Loeil à ce que lesdits Recteurs ou Curés les payent regullièrement.

Si celà se pouuoit faire de la Sorte, les matelots profiteroient de Leurs Rentes, Estants payéz chez Eux ;

Jay crû que votre grandeur Ne desaprouueroit pas sur celà, ce que jay lhonneur de Luy mander, N'ayant d'autres veües que Celles de soullager les pauures matelots.

DEUACANS

A Vannes, ce 28^e Juin 1714.

VIII

Lettre de Lusançay : Sur la distribution des récépissés des trésoriers , pour les remises des matelots, protestations à ce sujet, etc.

A Nantes ce 3^e Janvier 1715.

MONSEIGNEUR

J'ay receu la lettre que vous m'aurez fait l'honneur de m'escire le 14^e du mois passé avec des Imprimez de la declaration du Roy portant prorogation au sujet des recepissez des Tresoriers je l'ay rendue publique autant que cela a pu se faire, mais de la maniere que je vois lallure de nos matelots je ne scay quel succez elle aura, car j'auois pris le temps de nostre reueüe generale pour faire la distribution de ces recepissez, mais sitost que je les leur ay montré, personne ne les a voulu prendre disant qu'ils ne scauroient qu'en faire, et comment faire une rente d'un capital d'un Ecu, une pistolle &^a et quand mesme cela seroit constitué, ou aller recevoir leur argent ce qui leur couteroit a la pluspart beaucoup plus qu'ils n'en retireroient, en sorte que ça esté une espece d'emeute de la part de ces gens la ou du moins des plaintes et des crieries extraordi-

naires et je n'en ay pas encor déliuré une douzaine encor
quelqu'uns ont Ils voulu me les rapporter, ces derniers la
croyoient les pouvoir negocier mais Ils m'ont dit qu'on leur
demandoit les $\frac{3}{4}$ ou tout au moins les $\frac{2}{3}$ de perte et
qu'ils aimoient autant ne rien auoir, J'ose vous auouë Mon-
seigneur, que je ne puis m'empescher de vous dire que cela
me met dans un grand embarras et que je ne sçay mesme
presque que repondre a ces matelots, lorsqu'ils me deman-
dent que quand bien mesme ils auront un contract sur le
domaine de Bretagne ou sur la Generalité de Touraine com-
ment ils feroient pour en receuoir la Rente, et comment ces
gens la disperse sur toutes ces costes cy viendroient rece-
uoir une si petite somme, Pour moy Monseigneur oserois
je vous repeter encor une fois avec un tres profond respect
et par le seul zele du seruice que vous auez bien voulu
toujours ne pas desaprouuer que je crois qu'il seroit plus
court et plus expedient pour ces matelots en ne changeant
rien a la disposition de l'ordonnance du Roy de faire un
contract general general [sic] de tout ce qui est deub, Par
exemple, dans ce departement qui se montant a enuiron 100^l
produiroient 4000^l de rente, Ce fonds seroit remis tous les
ans entre les mains du commis du Tresorier en cette ville
qui le distribueroit aux matelots a qui il seroit deub ou
mesme les remettrait aux Commissaires des quartiers qui
en feroient la distribution ou donneroit des certificats a
chacun des matelots qui les garderoient s'ils vouloient ou
trouueroient a leur loisir a les negocier et a s'en defaire
d'autant plus que sitost qu'on verroit une rente bien assise
et fixe bien des gens seroient bien aises de recueillir une
certaine somme pour se faire une rente plus ou moins forte
J'ay eu l'honneur de vous le marquer par ma dernière ;

Mais je pense encor a un autre expedient qui seroit

que paroissant qu'une des principales raisons qui a fait prendre le party de payer en billets ça esté pour donner lieu aux tresoriers d'arrester leurs comptes et d'auoir leurs decharges, ce que voila fait presentement au moyen de ces billets, ne peut on pas apres cela prendre le mesme party que l'on fait a legard de la caisse des emprunts, et en recommandant a chaque matelot de garder son recepisé en payer tous les ans ou tous les six mois une certaine quantité et cela sur le fonds des 5000^l de rente, et peut estre peut il arriuer tous les jours un temps plus heureux par la paix dont nous jouissons, que le Roy pourroit payer une plus grosse somme et acquiter ces billets en peu d'années ou bien enfin on pourroit trouuer quelques Traitans a qui faire acheter ce fonds de 500^l de rente dont la finance seruiroita retirer ces recepisés moyennant quelque perte et cela vaudroit toujours mieux que de passer par la main des agioteurs et des usuriers a qui les matelots se verront peut estre forcez de donner leurs billets presque pour rien, Le desespoir dans l'ame et se plaignant toute leur vie d'auoir ainsy perdu le fruit de leurs seruices et de leur sang, jusques la s'il y auoit quelques leuées a faire pour les Vaisseaux du Roy il faudroit employer la derniere violence pour les y faire marcher :

Ils disent tous qu'ils se contenteroient d'estre payez en plusieurs payemens quand ce seroit d'année en année pendant dix ans.

Je suis avec un tres profond respect

Monseigneur

Vostre tres humble et tres obeissant
seruiteur

LUSANCAY.

IX

Lettre de Sachy : Sur le payement des matelots et des femmes des matelots qui servent en Levant.

a St Malo ce 10^e octob. 1677.

MONSEIGNEUR,

Je me donnay lhonneur de vous escrire mercredi dernier que les juges d'Icy auoient donné sentence contre des femmes dont les maris sont au seruice pour les faire sortir de chez elles ce qui est un attentat a la declaration de Sa Majesté je vous [ay] marqué Monseigneur m'estre opposé a l'Execution de leurs sentence Les huissiers ne voulant pas passer outre Le Lieutenant de cette ville accompagné d'un aduocat d'un procureur et de deux huissiers se sont transporté en saint seruan chez une pauvre miserable dont le mary sert en prouence sur les vaisseaux de Sa Majesté depuis quatre ans qui a payé son louage jusques a la saint michel dernier ou estans Ils la mirent et quatre petit enfans dehors et ensuite firent mettre tout ce quelle auoit de meuble et hardes sur le paué Jen fus incontinent aduertis Je my transporté seul, après auoir represente aud^t Lieutenant Lattentat quil faisoit a lad^e declaration et que cela alloit

contre le service du Roy il me repliqua qu'il n'auoit pas a m'en rendre compte je luy dis que j'estois prepose pour La faire executer incontinant je m'opposay formellement a ce qui ne passassent outre et Leurs dit de me donner la clef de cette maison pour y remettre cette pauvre femme ou que autrement je ferois enfoncer La porte apres bien des contestations je les oblige de se retirer et sur ce que j'appris que la clef estoit es mains du propriétaire du logis qui est un chappellier de cette ville nomme haro qui estoit dans une chambre enfermee Lequel pendant que les juges estoient presens me dit mil Injures et me jetta une grosse buche a dessein de m'assommer qui me donna sur une jambe qui ma fort blessé, Je Lobligé en le menaçant quand Le Lieutenant et sa compagnie furent retires de donner la clef du logement de cette miserable que je fis ouvrir et ramasser ses meubles et hardes que je fis mettre de dans en Luy dis dy rentrer et ses enfans La femme de ce haro La pensa estrangler Le Lendemain et son mary dit deuant plus de soixante personne que sy il eust eu un fusil qu'il m'auroit Tué, sy j'eusse souffert cet Execution il auroit fallu faire faire une hospital gñal pour mettre Toutes Les femmes des matelot qui sont au service du Roy je n'ay voulu faire aucune plainte a aucun juge de ce pays esperant Monseigneur que vous m'en ferez faire Justice et principalement contre ce haro qui a encore L'Insolence de continuer a dire des Injures contre moy et mesme Luy et Les juges ont faict courir un bruict que vous debuie bientost me retirer d'Icy pour m'oster Le credit que J'y ay pour Le service de Sa Majeste et L'attachement que j'ay a vos Interest vous voyez bien Monseigneur quil est de consequence de faire une Exemple a cet attentat autrement on m'olesteroit Tous Les jours ces pauvres femmes et L'Insolence de ce coquin con-

tinueroit ce qui donneroit Lieu a dautres de n'auoir pas Le respect qui doiuent au caractere que jay en ce pays cela Iroit contre le dessein que Vous aue d'augmenter Le nombre de gens de mer. Jespere que vous ne me desniere pas La justice que je vous demande et que vous serez persuade que ce n'est que le zele du seruice qui my oblige. jattend Les memoires de Lesuesché de St brieux pour vous Enuoyer Les roolles que vous mauez faict La faueur de me demander par vostre derniere et quand il vous plaira vous ordonnere ce qui sera faict pour les femmes dont Les maris seruent en prouence et celles de lamerique sur le brillant Je suis
Tousjours avec un Tres profond respect

Monseigneur

Vostre tres humble Tres obeissant
et Tres oblige seruiteur

DE SACHY SÉJOURNÉ.

X

Lettre de Boisseau, commissaire de marine : Levées.

MONSEIGNEUR,

Je reçus hier l'honneur de vos ordres par un expres de Mr Ceberet en datte de Versailles du 29^e decembre dernier pour leuer dans mon departement quelque matelots pour les Vaisseaux des Indes, C'est a quoy je Trauailley Monseigneur avec toute la diligence possible, mais comme il ny a point a present de Barques dans le pays et que je n'ay pu leuer que soixante dix matelot pour Brest depuis pres de deux mois que j'ay eu ordre de Mons^r Desclouzeaux pour luy en enuoyer cent, J'aprehende Monseigneur de ne pouuoir satisfaire assez tost a vos intentions a moins de ne prendre quelque pescheurs, Les bons Matelots estant en mer à leur petit commerce depuis Leur retour du seruice, C'est pourquoy Monseigneur J'arresteray les Barques a mesure qu'elle viendront dans les ports pour en oster les matelots quy seront en estat de seruir affin de paracheuer sy vous le souhaitez Monseigneur le nombre de Mons^r Desclouzeaux et de fournir ensuite audit Sr Ceberet Tout Ce que je pourray ou Ce que M. Degastines me demandera.

Je Croy qu'il est de mon deuoir Monseigneur de vous Informer que les sindicqs des villes de Veunes, d'auray et fabriqs ou Marguilliers de la parroisse d'ambon n'ont le plus souuent aucun Esgard d'exempter de logement de gens de guerre les femmes dont les maritz sont au seruice, soit sur les vaiss^x du Roy comme matelots ou dans les arcenaux de Marine Comme Charpentiers, sculpteurs, voilliers, cordiers et autres ouuriers dont l'on a souuent besoin, et qu'il est mesme difficile de faire obeir soubz pretexte que pendant qu'ils sont au seruice du Roy que les soldats ruinent leurs maisons et insultent leurs femmes dont la plus part ont peine a nourrir leurs Enfans. C'est pourquoy Monseigneur J'attends l'honneur de vos ordres pour le soulagement de ses patures gens lesquels seruiron avec beaucoup plus d'affection lors qu'ils se verront soulagez de cette coruée y ayant asses de Bourgeois et d'artizans pour supporter Cette depense et quy ne sont jamais Employez pour le seruice du Roy que pour passer en Reueüe une où deux fois par an. Je suis avec un tres profond respec

Monseigneur,

Vostre tres humble et tres obeissant seruiteur

a Venne le 5^e Januier 1690.

BOISSEAU.

XI

Lettre à M. de Bâville.

A M. de Basville

a Versailles le 11 avril 1708.

M[ONSIEUR,]

J'ay fait part au S. du Verneuil du temperament que vous avez etably et qui m'a paru juste pour euitier l'Ambarras qu'il pouuoit y auoir dans la leuée des Milices par ceux qui se seroient fait inscrire dans les Registres des Classes pour ne point y etre compris, il m'escrit qu'il l'a regulièrem^t executé et qu'aucun de vos subdelegué[s] ne peut se plaindre qu'il en ait reclamé qui n'eussent fait Campagne, ou ne fussent fils de Patrons ou Matelots et par consequent assujetis aux Classes par leur naissance, mais que le s. Bousquet n'execute pas avec la mesme ponctualite le Reglement que vous avez fait pour la nauigation du Canal y etant encores allé depuis peu de jours pour donner ses ordres aux Patrons et mes^{es} de Batteaux et distribuer des Barques, sans attention a ce reglement et sans se souuenir

que c'est une fonction essentielle au Com^{re} de la Marine je vous prie d'y pourvoir et d'obliger ce subdelegué a se tenir dans celles de sa charge en s'adressant au Comm^{re} quand il aura besoin de Barque.

Benoist Benezet Matelot Classé depuis 1705 et fils de matelot a été nommé pour la milice par la Communauté de Gaillac et emmené nonobstant le Certificat du s. du Verneuil vous luy devez la justice de le faire reuenir aux depens de cette Communauté, ceux qui l'ont fait marcher le connoissant tres bien en deuroient porter une partie, le frere aîné de ce matelot nommé jean a été retenu dans les prisons de Carcassonne pendant deux mois y ayant été conduit par les S^{rs} de la Cour Pere et fils qui pretendoient qu'il s'étoit enrolé avec eux, apres auoir souffert un mauuais traitement excessif, il n'a eu d'autre raison du s. Murat votre subdelegué, sinon que ces particuliers ne possedoient aucun bien, je suis persuadé que vous ne l'estimerez pas juste et que ce Matelot ne doit pas auoir souffert ny estre resté un tres long tems sans trauailler pour faire subsister sa famille sans aucun dedommagement ou sans punition, de la violence si on ne peut tirer d'argent de ceux qui l'ont fait.

XII

Lettre à M. de Chamillart.

A M. de Chamillart

a Paris le 8 feurier 1708.

J'ay l'honneur de vous enuoyer, M. un mémoire de quelques Matelots des Departemens de Prouence qui ont été enleuez et pris par force ou debauchez par des officiers des Troupes de terre, je vous supplie de donner les ordres necessaires pour les faire congedier en chargeant celui auquel vous les adresserez de vous informer de l'exécution, et de leur donner un passeport pour retourner chez eux.

Archives de la Marine, volume B² 240, fol. 496.

XIII

Lettre à M. de Chamillart.

A M. de Chamillart

a Versailles le 28 Mars 1708.

La Lettre que vous m'enuoyez Mr du S. Charpentier Commissaire des Guerres a abbeville au sujet des nommez Bridier et Gausaud engagez dans le Regiment de Vendosme établit la justice de la Reclamation que j'en ay fait, il conuient qu'ils sont tous deux Matelots par consequent enrolez dans les Classes et ils luy en ont mesme montré le Bulletin ainsy ils doiuent être renuoyez etant indifferant a la question qu'ils ayent pris party de bonne volonté ou non, ils peuuent estre libertins, mais ils n'en sont pas moins matelots et c'est le titre sur lequel je vous les demande ; Je vous prie de donner l'ordre necessaire pour leur liberté et de me croire aussy sincerement que je suis V^e.

Archives de la Marine, volume B² 210 fol. 467.

XIV

Lettre de Voysin : — Renvoi des inscrits, enrôlés dans les troupes de terre.

A Versailles, le 27 Mars 1713.

Je donne ordre comme vous le desirez Monsieur au commissaire qui a la police du premier bataillon du regiment de Gastinois de renvoyer a leurs domiciles les nommez louis charbonnet et yues Binard soldats de la compagnie de Lespinay que vous reclamez comme matelot des classes de S^t Brieux par la lettre que vous mauez fait l'honneur de m'ecrire du 22 de ce mois. J'ay celuy detre tres parfaitement Monsieur votre tres humble et tres obeissant seruiteur.

VOYSIN.

Archives de la Marine. Volume B^s 216, fol. 133.

XV

Lettre de Voysin : — Renvoi des inscrits, enrôlés dans les troupes de terre.

A Versailles, le 3 avril 1713.

Sur la lettre du 29 mars que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire au sujet du nommé Louis le Diraison carabinier de la compagnie de la Forest brigade de Rouuroy que vous reclamez comme matelot, je donne ordre au commissaire qui en [a] la police de renvoyer ce matelot à son domicile en luy donnant un congé absolu pour empêcher qu'il ne soit arrêté en chemin.

Je suis très parfaitement Monsieur votre très humble et très obéissant serviteur

VOYSIN.

XVI

Ordres du Roi pour la Marine expédiés par Monseigneur Colbert, 1669 : — Lettre à M. Du Quesne sur les Français qui sont au service des étrangers.

Lettre du Roy a M. du Quesne pour luy dire de visiter tous les vaisseaux Estrangers et en retirer tous les sujets de Sa Maté qu'il trouuera estre dans les Equipages et les renvoyer dans les ports de france.

Mons^r Du Quesne ayant par ma declaration du 20^e feurier 1667 ordonné que mes sujets qui estoient au service des Estrangers se rendroient dans mon Royaume quelque temps apres la publication qui en a esté faite et qu'a faute d'y obeir il seroit procedé contr'eux suiuant les peines portées par lad. declaration Et ayant appris que nonobstant ces deffenses et celles que j'ay faites depuis par arrest de mon Conseil du 19^e Januier 1668 Il y a encore nombre de mes sujets sur les vaisseaux Estrangers soit qu'ils y seruent volontairement soit qu'ils soient retenus par force, Je vous fais cette lettre pour vous dire que mon intention est que vous visitiez tous les vaisseaux estrangers que vous et les autres Capitaines de vre Escadre rencontrerez a la mer et que vous en retiriez tous mes sujets matelots ou sol-

datz et que vous les rameniez ensuite dans les ports de mon Royaume ou les y enuoïyez par les premières occasions seures que vous en aurez, a fin qu'il soit procédé contr'eux par les officiers de l'admirauté. ainsy qu'il appartiendra. Sur ce je prie Dieu qu'il vous ayt Mons. Duquesne en sa S^{te} garde. Escrit à St Germain enlaye le douzie. Juillet 1669.

Archives de la Marine, Volume B² 8, fol. 79.

XVII

Edit pour empêcher les sujets du Roi de s'habituer chez les étrangers.

Edit du Roy pour empescher les sujets de sa Majesté de s'habituer dans les Pays Estrangers, et faire retourner en France ceux qui y sont établis.

Louis &c. a tous presens et a venir. Quoy que les liens de la naissance, qui attachent les sujets naturels a leurs Souverains, et a leur patrie soient les plus estroits, et les plus indissolubles de la société civile, que l'obligation du service que chacun leur doit, soit profondement gravée dans le cœur des Nations les moins policées, et universellement reconnüe comme le premier des devoirs, et le plus indispensable des hommes ; neantmoins nous aurions esté informéz que pendant la licence des derniers temps plusieurs de nos sujets oubliant ce qu'ils doiuent a leur naissance, ont passé dans les pays estrangers, y trauaillent a tous les exercices dont ils sont capables, mesme a la construction des vaisseaux, s'engagent dans les equipages maritimes, et s'y habituent sans dessein de retour, et y prennent leurs établissem. par mariages, et par acquisitions de biens de toute na-

ture, et les seruent utilement contre ce qu'ils nous doiuent, et a leur patrie. Ce qui nous oblige pour les ramener a leur deuoir, et preuenir les suites, que ces mauuais exemples pourroient causer, de renouereller les anciennes ordonnances faites sur ce sujet, et de tenir la main a l'entiere, et ponctuelle obseruation d'icelles. A ces causes, et autres considerations a ce Nous mouuans, de l'aduis de nostre Conseil, et de nostre certaine science, pleine puissance, et autorité Royale, Nous auons fait et faisons par ces presentes signées de nostre main de tres expresses inhibitions, et deffences a tous nos sujets de quelque qualité, et condition qu'ils soient de se retirer de nostre Royaume pour s'aller establir sans nostre permission dans les pays estrangers par mariage, acquisition d'immeubles, et transport de leurs familles, et biens, pour y prendre leurs establissemens stables, et sans retour, a peyne de confiscation de corps, et de biens, et d'estre censéz, et reputéz estrangers sans qu'ils puissent estre cy après restablis, ni rehabilitéz, ny leurs enfans naturalisés pour quelque cause que ce soit. Enjoignons a ceux de nos sujets, qui auront pris de semblables establissemens parmy les Estrangers de retourner avec leurs femmes, enfans, familles, et biens dans nostre Royaume six mois après la publication des presentes sous les mesmes peynes. N'entendons toutesfois comprendre en ces deffenses ceux de nos sujets, qui sortent de temps en temps de nostre Royaume pour aller trauailler, et negotier dans les Pays estrangers pourueu qu'ils n'y transportent pas leurs domiciles, et qu'ils ne s'y etablissent pas par mariages, ou autrement. Enjoignons pareillement a tous nbs sujets employéz dans la nauigation, et marine aux pays Estrangers de retourner en nostre Royaume pour seruir en nos vaisseaux, et autres qui appartiennent a nos sujets selon la capacité, et condition

de chacun d'eux ; a peyne de confiscation de corps, et de biens. Voulons qu'ils ayent à se rendre aux villes, et lieux de leurs anciennes demeures six mois apres que les Juges de l'Admirauté leur en auront fait faire les commendemens en leurs domiciles, ou apres la publications de leurs ordonnances particulières sur les Rais en la manière accoustumée : et a faute de satisfaire aux commendemens qui leur en auront esté faits, Nous voulons qu'il soit procédé contre eux extraordinairement par nos Juges, et officiers establis dans les ports et haures, et leur procéz fait et parfait suivant la rigueur des anciennes ordonnances, et des presentes. Deffendons eu outre a tous nos sujets d'aller servir hors nostre Royaume de Pilotes, Calfaiteurs, Canoniers, matelots, mariniers, et pescheurs, ny pour trauailler a la construction des nauires, confection des cordages, et des toiles propres aux voiles, et autres seruant à la nauigation, sans nostre expresse permission a peyne de la vie. Si donnons en mandement a nos améz et feaux Conseillers les gens tenans nostre Cour de Parlement a Paris, Chambre des Comptes, Cour des Aydes audit lieu, que ces presentes ils ayent a faire publier, et registrer, et le contenu en icelles faire garder, et obseruer selon sa forme, et teneur ; cessant, et faisant cesser tous troubles et empeschemens, qui pourroient estre mis et donnéz au contraire. Car tel est nostre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme et stable a tousjours, Nous auons fait mettre nostre scel a cesdites presentes.

Donné à s^t Germain en Laye au mois d'Aoust, l'an de grace 1669 et de nostre regne le 27. Signé Louis ; et sur le reply, par le Roy, Colbert. Et scellé. Et a costé est escrit, Visa, Seguiet.

XVIII

Lettre à M^r de Pilles, gouverneur de Marseille : — Violences et tumultes au sujet des levées.

Monsieur de Pilles gouverneur de cette ville, sera humblement aduerty que s'il ne met ordre aux violances et jniustices que cette canaille de commis du bureau des Classes nous font tous les jours par les sollicitations de cet infame Commissaire nous frapant et maltraitant plus que jamais, n'ayant esgard qu'il y a plus de trois ans que nous sommes au service et estans tombez malades au retour des galleres et vaisseaux, nous fesant embarquer derechef avec quatre ou cinq escus sans attendre que nous soyons en conualescence, Nous sommes resolut cinquante matelots que nous sommes du cartier de S^t Jean de faire sousleuer toute la ville et d'aller au bureau et les attendre la nuict lorsqu'ils vont se retirer ou coucher pour leur couper la gorge, Car nous sommes obligez a ce faire, nous voyant reduits a la faim et nostre famille Mais ayant recours a vous nostre protecteur, vous y mettez ordre sil vous plaist et nous serons obligez de prier Dieu pour vostre prosperité et santé.

XIX

*Lettre de Mr de Pilles, gouverneur à Marseille : — Violences
et tumultes au sujet des levées.*

MONSIEUR

J'ay fait donner a Mr de Lortie un extrait du placard qui s'est trouué ce matin bien colé en diuers Lieux de nostre Loge, plusieurs autres de la ville et deuant mon logis, lequel il vouloit vous enuoyer Ayant fait sur cela toutes les plus exactes procedures qui m'ont esté possibles, jusques a enuoyer a Mr le Comte de Grignan et a Mr de Rouillé les originaux desd. placards qu'on a peu retirer les plus entiers. J'ay creu par l'affection et le respect que je vous dois Monsieur, vous deuoir faire part de l'insolance de ces Seditieux qui est assez considerable pour ne rien oublier a la recherche qui en doit estre faite, et quoy qu'il y aura peut estre assez de paine de verifier ce qui sera necessaire pour couper chemin a cette sedition, il est bon de n'y rien negliger, et a moy Monsieur tres important de faire generalement connoistre la part que je prandray toute ma vie a tout

ce qui pourra dependre de vous, et comme quoy je suis
avec un tres particulier respect

Monsieur

Vostre tres humble et tres obeissant seruiteur

PILLES.

A Mars^{ll^e} ce 2 Decembre 1675.

Archives de la Marine, Volume B³ 20, fol. 359.

XX

Copie de la lettre de M. Eustache, commissaire des classes à Granville, à M. Mistral, commissaire général des ports et Arsenaux de marine, ordonnateur en Normandie.

A Granville, le 4 Juin 1780.

MONSIEUR

J'ay l'honneur de vous rendre compte que les nommés françois Carteret de Cressey en Bourgogne, et Ja[c]ques Julien Quereneur de Landerneau, levés au havre pour le port de l'Orient les 20 et 23 May dernier avec chacun seulement 16^d de conduite viennent de se présenter à mon Bureau, pour y toucher et y demander un suplement de conduite pour joindre leur destination, représentant avoir dépensé sur la Route ce qu'ils avaient touché au havre soit pour y vivre et se donner des souliers ou autres hardes, n'ayant voulu céder à leurs demandes ils ont jetté avec humeur leurs ordres dans le Bureau et ont sorti en disant qu'ils ne joindraient pas, les ayant fait arrêter, et mettre en prison je les y garderay jusqu'à ce que vous ordonniés de ce que je dois faire a leur égard je vous observeray qu'ils m'ont repété plusieurs fois qu'ils aimoient mieux pourir en

prison que d'être obligés de mandier ou de voler sur les chemins pour se procurer leur subsistance.

Je suis &^a. Signé Eustache

Pour Copie

MISTRAL.

Archives de la Marine, Carton C⁴ 145.

XXI

Ordre pour faire tirer au billet des déserteurs.

Ordre pour faire tirer au billet 8 matelots desert.

De par le Roy.

Sa Ma^{te} ayant esté informée que le Cons^l de guerre tenu a Rochefort le 26 du mois dernier a condamné a trois ans de Galères le nommé françois Trebuchet, Jean le Maistre, mathieu Gasché, Jean Bournac et Leonnard campagne matelots deserte. des vaiss^x le Solide et le cheual marin, et Estimant que lexemple d'un desd. matelots suffira pour contenir les autres dans leur deuoir, Elle veut et ordonne qu'ils tirent au billet et que celuy auquel le billet noir tombera subisse la peine portée par led. Jugement et soit attaché a la premiere chaisne qui partira de Bord^x pour Marseille Se reseruant de faire grace aux autres enjoint Sa Ma^{te} au s. Begon intendant de la Marine aud^t port de Rochefort de tenir la main a l'exécution du present ordre fait.

a Versailles le 4 feurier 1693.

Archives de la Marine, volume B¹ 88, fol. 41 verso.

XXII

*Lettre de d'Herbigny : — Sur les matelots nommés
collecteurs des tailles dans les paroisses.*

A Rouen ce 26 juin 1702.

MONSIEUR,

Il est vray qu'il y a eu quelques questions au sujet de quelques matelots qui auoient esté nommés collecteurs des Tailles de leurs paroisses et sur lesquelles je suis entré en discussion avec les Comm^{res} des Classes de Rouen et de Dieppe, Je vous auoue Monsieur, qu'Estant necessaire de regler ces questions par prouision, je n'ai pas hesité de le faire pour la function de Collecteur, contre celle de Matelot, parceque ne s'agissant que de trois ou quatre hommes qui se sont trouués dans ce cas, ce Nombre ne m'a paru d'aucune consequence pour le seruice de la Marinne au lieu que dans l'année de la Collecte Le Collecteur est tout pour la Paroisse et pour la leuée des deniers de la Taille. Mais comme ces M^{rs} les Comm^{res} par zele pour le seruice de la Marinne dont ils sont chargés, m'ont témoigné faire une grosse affaire de ces questions et mesme les pretendre decidées par l'ordonnance contre la decision parti-

culiere que j'y donnois, ainsi que je viens d'avoir l'honneur de vous le dire dans les Cas particuliers qui se sont présentés Je leur ay dit que le Repos des peuples et le bien du service demandant qu'il se fist sans de telles altercations, il valloit mieux en avoir un Reglement : Ors pour y parvenir, il faut, Monsieur, vous informer des faits dans une simplicité entiere et separement de toutes les idées que le zele y peut faire joindre, Pour cela il faut retrancher l'idée que les matelots pour se dispenser de servir se fassent nommer Collecteurs : Car 1^o en aucun des faits qui se sont présentés cela n'a pas paru, 2^o C'est par ordre des Echelles qu'en ce pays chacun passe a la Collecte, d'ailleurs que gagneroit un matelot de se faire nommer Collecteur, d'y essuier bien des frais et de la peine ne pouvant par là s'exempter qu'une année du service ainsi comme il convient qu'un reglement soit absolu et que l'Execution en soit possible en tout Temps et en Tous lieux, voicy, Monsieur, les deux observations, ce me semble, essentielles, 1^o Le service de la Marine Celuy de la leuée de la Taille sont tous deux indispensables, l'un peut nuire a l'autre, il faut cependant les concilier : 2^o Le Nombre des matelots n'est pas suffisant, mais d'autre costé il y a bien des Paroisses, ou il n'y a point de Collecteurs si les Matelots ne peuvent l'estre :

L'ordonnance en Reglant les classes des matelots auroit concilié le service de la marine et celui de la Taille en ne dispensant les Matelots de la collecte que dans l'année ou a Tour des classes ils doivent servir : La Pretention des Comm^{res} que cette dispense a lieu indefiniment et perpetuellement, parceque la Necessité du Service ne permet pas d'observer maintenant la distribution des Classes, est Contraire a la lettre de l'ordonnance, est contraire aussi en

partie a son esprit, car si cette dispence a esté ordonné affin que les matelots ne puissent estre diuertis du seruice en mesme Temps elle a esté limitée affin qu'ils pussent estre a leur Tour Collecteurs. Cette pretention des Comm^{res} est donc la seule Chose qui m'ait paru jimportante dans les jncidents qui se sont présentés sur cette matière, lesquels ont esté en si petit nombre qu'ils n'estoient d'aucune conséquence, et qu'on ne pouuoit conclure aucun abus de la part des matelots ny affectation de se soustraire au seruice.

Mais comme il sembloit qu'en Traittant la question de la mesme maniere que Je viens, Monsieur de vous en rendre Compte, C'estoit au dire de ces M^{rs} ruiner le seruice de la Marine, quoyqu' obligé de finir les jncidents part^{ers} Je n'auois garde de ne leur pas Temoigner que la Chose leur paroissant si jimportante auoit besoin d'estre réglée par l'autorité superieure :

Je prendrai donc la liberté de vous dire, Monsieur, que Tant que les choses ne seront pas autres qu'elles ont esté jusqu'a present, il semble que le plus Court seroit que les Commres. sans s'en faire une si grande peine laissassent les matelots qui seroient nommés Collecteurs remplir leurs fonctions et eussent seulement un soin très exact de les faire marcher immediatement Lannée suiuite ; En voicy la raion C'est que comme il est mal aisé quil n'y ait Tousjours quelques Restes de la Taille a leuer d'une année a l'autre, L'jnconvénient de laisser ces restes en arriere fera craindre encore d'auantage aux Matelots d'estre Collecteurs et les empeschera de se faire eslire exprès en cas qu'ils se portassent a Cet abus Ce qu'ils n'ont pas paru faire jusqu'à present, s'ils venoient a le faire, je serois le premier a vous en donner auis et a en Chercher Le remede, mais sans

attendre cela si vous vouliés absolument, Monsieur que les Matelots tant que la guerre durera fussent continuellement exempts du Service il seroit tres necessaire d'en faire la Loy et de la rendre publique parceque le plus grand de tous les inconuénients pour les paroisses est que quand les Collecteurs sont nommés, quand ils ont fait le Rolle, quand ils en ont Commencé la leuée, on les en retire, et qu'il en faille nommer d'autres.

Quant a la proposition de pousser L'Enrollement des Matelots jusqu'a Vernon, je m'informeraï, Monsieur, du Nombre a peu prez de gens quil peut y auoir le long de la Riuiere s'attachant a la Nauigation, mais independamment de ce detail, la balance de deux considerations generales pouroit dez a present faire decider : 1^o s'il n'y a pas une grande necessité pour le service de la Marine de pousser si loing l'Enrollement, il conuient pour le Commerce et Transport de marchandises de Rouen a Paris de ne le pas faire ; 2^o quelque grande que soit cette conuenance, s'il y a nécessité pour la Marine, il paroist que cette necessité doit preualoir.

Je suis avec Respect

Monsieur

Vostre tres humble et tres obeissant
seruiteur

D'HERBIGNY.

BIBLIOGRAPHIE

des principaux manuscrits et ouvrages consultés

I. — MANUSCRITS

A. — BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

Clairambault

Volumes 503	Volumes 707	Volumes 856
— 511	— 854	— 862
— 664	— 855	

Mélanges de Colbert

Volumes 62	Volumes 145	Volumes 166 ^{bis}
— 84	— 147	— 167
— 106	— 150	— 168
— 107	— 152	— 168 ^{bis}
— 113	— 158	— 172 ^{bis}
— 118 ^{bis}	— 160	— 173
— 119	— 163	— 173 ^{bis}
— 128	— 164	— 174
— 133	— 165	— 176 ^{bis}
— 141 ^{bis}	— 165 ^{bis}	
— 143	— 166	

V^c Colbert

Volume 126	Volume 203
------------	------------

B. — ARCHIVES NATIONALES

Archives de la marine

Volumes A ² 39	Volumes B ² 210	Volumes B ³ 139
— B ¹ 5	— B ² 220	— B ³ 159
— B ¹ 22	— B ² 229	— B ³ 161
— B ¹ 38	— B ² 322	— B ³ 162
— B ¹ 93	— B ³ 3	— B ³ 163
— B ² 4	— B ³ 8	— B ³ 166
— B ² 7	— B ³ 9	— B ³ 170
— B ² 8	— B ³ 13	— B ³ 171
— B ² 10	— B ³ 20	— B ³ 178
— B ² 20	— B ³ 27	— B ³ 180
— B ² 42	— B ³ 34	— B ³ 194
— B ² 48	— B ³ 35	— B ³ 197
— B ² 50	— B ³ 38	— B ³ 199
— B ² 81	— B ³ 55	— B ³ 200
— B ² 88	— B ³ 57	— B ³ 206
— B ² 89	— B ³ 60	— B ³ 208
— B ² 147	— B ³ 63	— B ³ 216
— B ² 155	— B ³ 75	— B ³ 217
— B ² 157	— B ³ 77	— B ³ 223
— B ² 161	— B ³ 78	— B ³ 228
— B ² 162	— B ³ 85	— C ⁴ 45
— B ² 167	— B ³ 89	Cartons C ⁴ 131
— B ² 172	— B ³ 91	— C ⁴ 134
— B ² 178	— B ³ 92	— C ⁴ 139
— B ² 179	— B ³ 94	— C ⁴ 145
— B ² 183	— B ³ 95	— C ⁴ 153
— B ² 185	— B ³ 107	— C ⁴ 155
— B ² 187	— B ³ 108	— AD ^{VII} 10
— B ² 194	— B ³ 116	— AD ^{VII} 11
— B ² 195	— B ³ 118	— AD ^{VII} 12
— B ² 197	— B ³ 120	— AD ^{VII} 13
	— B ³ 130	

Volumes B ² 199	Volumes B ³ 132	Cartons AD ^{vii} 14
— B ² 208	— B ³ 133	— AD ^{vii} 15

C. — ARCHIVES DU DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

Liasses B. 222	Liasses C. 754
— B. 225	— C. 780
— C. 740	— C. 781
— C. 750	— C. 790

II. — IMPRIMÉS

Anonymes :

Annales maritimes et coloniales.

Le Moniteur universel, 2 octobre 1860.

Journal officiel, 21 janvier 1873.

— 22 février 1891.

— 27 décembre 1896.

— 20 avril 1906.

— 23 mars 1907.

— 1^{er} mai 1907.

Bulletin officiel de la marine, 1861, t. II.

— 1866, 1^{er} semestre.

— 1883, partie supplémentaire.

— 1884, t. II.

— 1885, tome supplémentaire.

— 1892, 1^{er} semestre.

— 1894, tome supplémentaire.

— 1895, 1^{er} semestre.

— 1896, tome I.

— 1902, 1^{er} semestre.

— 1903, 2^e semestre.

Revue maritime et coloniale, février 1874, *L'inscription maritime en Italie.*

— Novembre 1898, *Les équipages italiens.*

— Février 1899, *Utilisation des inscrits maritimes à la défense des côtes.*

- Mars 1899, *Les inscrits maritimes et la défense des côtes.*
- Octobre 1899, *Organisation du personnel de la marine anglaise.*
- Décembre 1899, *Organisation de la marine brésilienne.*
- Mars 1900, *Utilisation des inscrits maritimes comme auxiliaires d'artillerie et comme fantassins de marine.*
- Juillet 1902, *La réserve de la flotte royale anglaise. — Marins, chauffeurs et soldats de marine.*
- Février 1903, *La marine norvégienne et la marine suédoise. Marine des Etats-Unis.*
- Le Musée Social*, janvier 1905. *Le droit de grève pour les inscrits maritimes.*
- Revue générale de la marine marchande*, 25 décembre 1902. *La grève des inscrits maritimes.*
- 4 mai 1905, *Les revendications des inscrits maritimes.*
- Armée et marine*, 20 octobre 1906. *Les équipages de la flotte anglaise.*

Documents parlementaires.

A. — Sénat :

- Taulier. — *Rapport fait au nom de la Commission de la marine, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, sur l'inscription maritime (Annexe au procès-verbal de la séance du 9 juillet 1896).*
- Cabart-Danneville. — *Proposition de loi tendant à donner à la marine la défense des côtes organisée au moyen des inscrits maritimes non employés au service de la flotte, et au moyen des troupes de la marine (Annexe au procès-verbal de la séance du 26 janvier 1897).*

B. — Chambre des Députés :

- Barbey. — *Projet de loi sur l'inscription maritime (Annexe au procès-verbal de la séance du 21 février 1891).*
- Lockroy. — *Proposition de loi relative à l'inscription maritime (Annexe au procès-verbal de la séance du 18 juillet 1891).*
- Faure. — *Projet de loi sur l'inscription maritime (Annexe au procès-verbal de la séance du 5 juin 1894).*

Kerjégu. — *Rapport fait au nom de la commission de la marine chargée d'examiner le projet de loi sur l'inscription maritime* (Annexe au procès-verbal de la séance du 29 novembre 1894).

Gautret : *Proposition de loi tendant à modifier l'article 23 de la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime* (Annexe au procès-verbal de la séance du 22 février 1901).

Flandin. — *Projet de résolution tendant à inviter le gouvernement à étudier un projet de loi sur l'application du service militaire obligatoire de deux ans aux inscrits maritimes* (Annexe au procès-verbal de la séance du 4 avril 1905).

Abeille (Léonce). — *Marine française et marines étrangères. Politique navale des grandes puissances, les organisations maritimes et les flottes actuelles, économies et réformes* (Paris, Colin, 1906).

Armand (Albert). — *Proposition de loi Siegfried sur les pensions dites de demi-solde* (Rapport adopté par la Chambre de Commerce de Marseille dans sa séance du 4 décembre 1906. Marseille, Barlatier, 1906).

Aude. — *Organisation du personnel de la marine anglaise* (Paris, Chapelot, 1900, in-8°).

Auvray (J.). — *L'inscription maritime* (article publié dans le *Phare*, 15 mai 1904).

Bajot. — *Répertoire de l'administrateur de la marine, ou table par ordre de dates et de matières des principales lois relatives à la marine et aux colonies depuis leur origine jusqu'à ce jour* (Paris, F. Didot, 1814, in-8°).

Barrières (Ch.) et Ollivier (F.). — *Histoire du service de la mousqueterie dans la marine, depuis Richelieu jusqu'à nos jours* (Paris, Chapelot, 1899, broch. in-8, de 123 pages).

Bellet (Daniel). — *Les infiltrations socialistes et l'assurance obligatoire des marins* (*Journal des Economistes*, Paris, Guillaumin, février 1900).

Béquet (Léon). — *Répertoire du droit administratif* (V° Marine militaire).

Bos (Charles). — *La marine qu'il nous faut* (Berger-Levrault, 1906).

Bréard (Charles et Paul). — *Documents relatifs à la marine*

normande et à ses armements aux XVI^e et XVII^e siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes (Rouen, A. Lestringant. M DCCC LXXXIX).

Brisson (Henri). — *Inscrits maritimes* (article publié dans *Le Siècle*, 12 juin 1905).

Brun (V.). — *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon, ses armements, son administration, depuis son origine jusqu'à nos jours* (Paris, Henri Plon, 1861).

Buchard (H.). — *Marines étrangères : situation, budget, organisation, matériel, personnel, troupes, défenses sous-marines, armement, défenses du littoral, marine marchande* (Paris, Berger-Levrault, 1891, in-8°).

Cabart-Danneville. — *La grève des inscrits maritimes* (*L'Eclair*, 5 juin 1907).

Cadiou (P.). — *La marine à Brest sous la Révolution* (*Revue maritime*, juillet 1899).

Cangardel (Henri). — *L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France* (*Revue maritime*, avril 1906).

Chabaud-Arnault (Ch.). — *Etudes historiques sur la marine militaire de France* (Série d'articles publiés dans la *Revue maritime et coloniale*, de 1886 à 1893).

— *Histoire des flottes militaires* (Paris, Berger-Levrault, 1889, in-8°).

Charmes (Gabriel). — *La réforme de la marine* (Paris, Calmann-Lévy, 1886).

Chevalier (E.). — *Histoire de la marine française sous la première République* (Hachette et C^{ie}, 1886, in-8°).

Clément (Pierre). — *Histoire de Colbert et de son administration* (Paris, Didier, 1874, 2 vol. in-12).

— *Lettres, instructions et mémoires de Colbert* (Paris, imprimerie Nationale).

Colin (Ambroise). — *La navigation commerciale au XIX^e siècle* (Paris, A. Rousseau, 1901, in-8°).

Crisenoy (Jules de). — *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay* (Paris, Challamel, 1864).

— *Mémoire sur l'Inscription maritime adressé à la commission*

- d'enquête sur la marine marchande. — Histoire de cette institution. Son influence sur le sort des marins, sur l'industrie maritime et sur la constitution de nos forces navales. L'établissement des invalides de la marine. Son histoire, sa situation actuelle et son avenir* (Paris, A. Bertrand, 1870, in-8°).
- Dalloz. — *Les Codes annotés. Code administratif*, t. V (V^o Organisation maritime).
- *Jurisprudence générale*, 1864. 4. 29.
- Delarbre (J.). — *La marine militaire de la France, son organisation et son administration* (*Revue maritime et coloniale*, 1877).
- Deschard. — *Notice sur l'organisation du corps du commissariat de la marine depuis l'origine jusqu'à nos jours* (*Revue maritime et coloniale*, 1878-1879).
- Dubief (F.). — *L'inscription maritime* (article publié dans *Le Siècle*, 15 janvier 1907).
- Dufourmantelle (Ch.). — *La marine militaire en France au commencement de la guerre de Cent ans* (*Le Spectateur militaire*, avril-juin 1878).
- Duvergier. — *Lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'Etat*.
- Falloy (Paul). — *De l'inscription maritime* (Paris, Pedone, 1893).
- Famin (Et.). — *Les inscrits maritimes et la loi sur le service de deux ans* (Paris, Dujarric et Cie, 1905).
- Fournier (Pierre). — *Traité d'administration de la marine* (Paris, Berger-Levrault et Cie, 1887, 3 vol. in-8).
- Fuzier-Herman. — *Répertoire général alphabétique de droit français* (V^o Marine de l'Etat).
- Gaillardin (Casimir). — *Histoire du règne de Louis XIV. Récits et tableaux* (Paris, Lecoffre, 1874).
- Gougeard. — *La Caisse des Invalides de la marine, sa suppression* (Paris, Berger-Levrault, 1882, in-8).
- Gueydon (amiral comte de). — *Idées maritimes d'hier ; réformes de demain* (Paris, Perrier et Cie, in-18).
- Guiffart (E.). — *La marine allemande* (Paris, 1893, in-8).
- Hamy (E.-T.). — *François Panetié, premier chef d'escadre des armées navales (1626-1696)* (Boulogne-sur-Mer, 1903).
- Captier

- Isambert. — *Recueil général des anciennes lois françaises.*
- Josse. — *Organisation de la marine suédoise (Revue maritime et coloniale, juin 1885).*
- Jourdain (Charles). — *Les commencements de la marine militaire sous Philippe-le-Bel (Revue des questions historiques, 1^{er} octobre 1880).*
- Jurien de la Gravière (vice-amiral). — *La marine d'aujourd'hui (Paris, Hachette, 1872, in-8).*
— *Les derniers jours de la marine à rames (Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1885, in-8.)*
- Kéraval. — *Histoire d'une flotte du temps passé (Revue maritime et coloniale, 1890).*
- La Batut (Gabriel de). — *Le régime de l'inscription maritime et la loi du 24 décembre 1896 (Paris, A. Rousseau, 1904).*
- La Bolina (Jack). — *La marine italienne (Revue maritime, août 1896).*
— *Le personnel embarqué de la flotte italienne (Revue maritime, novembre 1898).*
- Lacour-Gayet (G.). — *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV (Paris, H. Champion, 1902, in-8).*
- Lallemand. — *Chronique du Port de Lorient de 1803 à 1809 (Revue Maritime, 1894 et 1895).*
- Lambert de Sainte-Croix. — *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France, 1689-1792 (Paris, Calmann-Lévy, 1892).*
- Lanessan (J.-L. de). — *La Marine française au printemps de 1890 (1890, in-16).*
- Lavisse (Ernest). — *Histoire de France depuis les origines jusqu'à la Révolution, t. VI (Paris, Hachette et Cie, 1905).*
- Le Cour Grandmaison (C.). — *La Caisse des Invalides de la marine (Paris, Levé, in-18).*
- Lemée (Albert). — *Etude économique sur la marine marchande française (Saint-Malo, Billois, 1896, broch. in-8).*
- Lemée (Pierre). — *Marine. — L'inscription maritime (Revue générale de la marine marchande, 4 mai 1905).*
- Leroy-Beaulieu (Paul). — *L'annonce d'une future grève de marins et les relations de la France avec ses colonies*

- méditerranéennes (*L'économiste français*, 20 avril 1907).
- Levot (P.). — *Histoire de la ville et du port de Brest* (4 vol.).
- Loir (Maurice). — *La marine royale en 1789* (Armand Colin et Cie, 1892, in-18 Jésus).
- *Jean-Gaspard Vence, corsaire et amiral (1747-1808)* (*Revue maritime et coloniale*, nov. et déc. 1893).
- *La Marine et la proclamation de la Première République* (*Revue maritime et coloniale*, novembre 1895).
- Mancel (Emile). — *L'arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque 1662-1899* (Dunkerque, 1904, in-8).
- Maret (Henry). — *La nouvelle grève* (*La République française*, 2 juin 1907).
- Martin (Alphonse). — *Histoire de la marine militaire au Havre, (XVI^e et XVII^e siècles)* (Fécamp, Durand, 1899, in-16).
- Messimy. — *Rapport pour l'exercice de 1904*.
- Moufflet (André). — *Les conditions du travail dans la marine marchande* (Paris, Bonvalot-Jouve, 1907, in-8).
- Neymarck (Alph.). — *Colbert et son temps* (Paris, E. Dentu, 1877, 2 vol. in-8).
- Richelieu (cardinal duc de). — *Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu*.
- Roncière (Charles de la). — *Histoire de la marine française*, t. I, II et III (Paris, Plon, in-8).
- Rondet-Saint (Maurice). — *Les équipages de la flotte et la loi de deux ans* (*L'Eclair*, 18 août 1906).
- *Les inscrits maritimes; les relations entre la France, l'Algérie et la Tunisie, en cas de grève des inscrits maritimes* (*L'Eclair*, 10 avril 1907).
- Rouvier (Charles). — *Histoire des marins français sous la République, de 1789 à 1803* (Paris, Arthus Bertrand).
- Sayous (André-E.). — *Le marin anglais* (Paris, Fédération des Industriels et des Commerçants français, et Larose, 1905).
- Seilhac (Léon de). — *Opinion libre. — Les inscrits maritimes* (*Revue populaire d'économie sociale*, 1903).
- Siegfried (Jules). — *Les revendications des inscrits maritimes : les pensions de demi-solde* (*La Revue hebdomadaire*, 18 mai 1907).

- Spont (Alfred). — *La marine française sous le règne de Charles VIII (1483-1493)* (Paris, Jacquin, in-8).
- Sue (Eugène). — *Histoire de la marine française* (Paris, Félix Bonnaire, 1835, 5 vol.).
- Terrier de Loray (marquis). — *Jean de Vienne, amiral de France (1341-1396). Etude historique, suivie de documents inédits, pour servir à l'histoire de la marine française au XIV^e siècle* (Paris, librairie de la Société bibliographique, 1877, in-8).
- Troude (O.). — *Batailles navales de la France* (Paris, Challa-mel aîné, 1867, 4 vol.).
- Valin. — *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (La Rochelle, M DCC LX).
- Vallaux (Camille). — *L'inscription maritime* (rapport présenté au Congrès du commerce, le 21 juin 1905, publié dans la *Revue générale de la marine marchande*, 6 et 13 juillet 1905).
- Weber (H.). — *La Compagnie française des Indes (1604-1875)*.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
CHAPITRE I. — Le recrutement des équipages de la flotte avant Colbert	3
I. — Les origines. — Premières tentatives pour consti- tuer une marine de guerre. — Divers modes de recrutement des équipages avant Richelieu . . .	3
II. — Le recrutement des équipages de la flotte sous Richelieu et Mazarin. — Lamentable état de la marine de guerre au début du règne de Louis XIII. — Richelieu s'efforce de la réorganiser. — Édit de 1627 prescrivant un recensement des gens de mer. — Inspection de d'Infreville sur l'Océan et de Henri de Séguiran sur la Méditerranée. — Répulsion des matelots pour le service du roi. — Essai de créa- tion d'équipages permanents. — Vie des matelots à bord : discipline, hygiène, nourriture, solde. — Triste condition des gens de mer. — Tentatives pour l'améliorer. — Inefficacité de ces mesures. — Obligation de pratiquer la presse	9
CHAPITRE II. — Le recrutement des équipages de la flotte sous le ministère de Colbert	24

I. — Le programme maritime de Colbert dans ses rapports avec le recrutement des équipages. — Le programme maritime de Colbert conséquence de ses théories économiques. — Il cherche à développer le commerce extérieur. — Importance d'une nombreuse marine marchande et d'une puissante marine militaire. — Difficulté de la formation des équipages ; inconvénients de la presse, nécessité de lui substituer un autre mode de recrutement . . .	22
II. — Recrutement par les communautés ou paroisses maritimes. — La faculté laissée aux communautés de se racheter par le versement d'une somme d'argent fait échouer le système	24
III. — Engagements à long terme avec demi-solde et exemption des tailles. — Mission confiée à Nicolas de la Reynie. — Impossibilité de trouver des engagés volontaires.	28
IV. — Système des classes. — Ordonnances qui l'ont établi	32
V. — Législation comparée. — Mode de recrutement des équipages des marines anglaise et hollandaise au xvii ^e siècle	34
CHAPITRE III. — Fonctionnement du système des classes.	40
I. — Établissement des rôles. — Bulletin. — Différentes catégories de personnes qui prêtaient leur concours à la levée des matelots.	41
II. — Caractère obligatoire de l'enrôlement. — Principe : aucun matelot ne doit échapper à l'enrôlement. — Réforme pour maladie ou infirmité. — Dérogations en faveur du commerce. — Exemption des patrons et maîtres de barque. — Exemption des gens de Dunkerque. — Corruption de fonctionnaire	50

III. — Avantages pécuniaires faits aux matelots classés. — Avance de solde. — Conduite, — Solde : taux ; répartition par les capitaines ; abus qui se produisent ; paiement à la banque par l'écrivain ; mécontentement des capitaines. — Demi-solde	53
IV. — Privilèges et faveurs résultant de l'enrôlement, — Exemption du guet et garde de la côte ; du logement des gens de guerre. — Projet de décharger les matelots de la taille. — Exemption du droit d'industrie. — Secours accordés aux marins âgés et infirmes. — Remise faite à la veuve ou aux enfants du matelot décédé de la solde qui lui était due. — Faculté pour les matelots d'accorder des délégations à leur femme. — Travail procuré aux femmes des matelots. — Instruction donnée aux enfants	64
V. — Vie des matelots à bord. — Discipline sévère ; châtimens rigoureux ; mauvais traitements. — Nourriture fournie par les capitaines, abus, fourniture des vivres confiée à un munitionnaire. — — Hygiène, service médical	75
CHAPITRE IV. — Causes de l'échec du système des classes.	82
I. — Opposition faite par les capitaines au bon fonctionnement du régime des classes. — Mécontentement des capitaines d'avoir été déchargés du soin de fournir les vivres et de payer la solde à leurs équipages. — On leur reproche d'infliger de mauvais traitements à leurs hommes. — On les empêche de former les équipages à leur guise. — Tiraillemens entre capitaines et intendans. — Trouble jeté dans les classes par les capitaines des galères.	83
II. — Misère des gens de mer. — Le système des classes, excellent mode de recrutement en temps	

de paix, insuffisant en temps de guerre. — La guerre de Hollande désorganise les classes et compromet la prospérité financière. — Le versement de la demi-solde, d'abord irrégulier, est bientôt supprimé. — La solde est mal et irrégulièrement payée, on la paye en rentes. — Les avances de solde sont insuffisantes à faire vivre la famille du matelot en son absence ; les délégations accordées sur la solde du matelot sont irrégulièrement payées. — Misère des gens de mer : emprunts, usuriers, créanciers impitoyables. — Lésés dans leurs intérêts pécuniaires, les gens de mer le sont aussi par la violation de leurs privilèges. — La vie du matelot à bord est pénible. — Exactions des commissaires. — Révocation de l'Edit de Nantes. 97

III. — Répugnance des matelots pour le service du roi. — Ils essayent de s'y soustraire : par divers stratagèmes, en se cachant, en s'évadant, par émigration, par révolte. — Poursuites contre les matelots établis à l'étranger, déserteurs, insoumis et leurs complices ; particuliers qui les aidaient à se cacher, patrons qui les employaient 118

IV. — Mesures de rigueur employées pour compléter les équipages. — Fermeture des ports ; la presse. 147

V. — Inconvénients pour la marine marchande. — En instituant le régime des classes, Colbert voulait pourvoir aux besoins de la marine de guerre, sans léser les intérêts de la marine marchande. — Charges imposées à la marine marchande par les classes. — Dommage que lui causent l'inobservation de ces classes et la fermeture des ports. — Protection accordée par Colbert aux armateurs. — Nouvelles charges imposées à la marine marchande par les successeurs de Colbert. — Sa déchéance à la fin du règne de Louis XIV. — Son relèvement sous Louis XV 156

CHAPITRE V. — Tentatives pour améliorer le système des classes	172
I. — Projet de Colbert. — Mémoires du 6 mai et du 25 juillet 1674	172
II. — Remèdes à l'insuffisance du recrutement. — Mesures pour empêcher les matelots de se soustraire aux levées. — Extension régulière du régime des classes à de nouvelles provinces. — On englobe dans les levées les bateliers des rivières et des cours d'eau. — On naturalise des étrangers. — On forme de jeunes marins. — Expédients divers	175
III. — Remèdes à la misère des gens de mer. — Tentatives pour améliorer le paiement de la solde. — Augmentation du taux de la conduite. — Confirmation des anciens privilèges. — Aide aux familles des matelots décédés. — Education et instruction données aux enfants. — Etablissement des Invalides de la Marine.	193
CHAPITRE VI. — Transition entre le système des classes et l'inscription maritime	208
I. — L'ordonnance du 31 octobre 1784. — Inobservation de l'ordre des classes ; difficulté du recrutement ; nécessité de changer le mode de recrutement. — Tentative de Choiseul (décision ministérielle du 25 février 1765). — Réforme du maréchal de Castries (ordonnance du 31 octobre 1784). — Analyse de l'ordonnance du 31 octobre 1784. — Textes complémentaires. — Effets produits par la nouvelle législation.	208
II. — Les équipages pendant la Révolution. — Etat d'esprit des équipages pendant la Révolution. — Mesures prises par les Assemblées révolutionnaires.	232

CHAPITRE VII. — L'inscription maritime 245

- I. — Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795). — Difficulté du recrutement en l'an IV. — Analyse de la loi du 3 brumaire an IV. — Textes législatifs complémentaires : avancement des gens de mer, composition des équipages, exemption des maîtres de barque et pilotes lamaneurs, conduite, solde, pensions. — Effets produits par cette législation. Difficultés auxquelles se heurte la levée des matelots. — Opinion de l'amiral Ganteaume. — Misère des gens de mer. — Désertions. — On pratique la presse. — Augmentation du nombre des matelots par naturalisation, par extension du territoire. — Levée de conscrits pour la flotte. — Équipages permanents. — Équipages de haut bord et de flottille; leur dissolution en 1814. — Difficulté du recrutement pendant les dernières années de l'Empire. — Nombreuses amnisties publiées sous la Restauration en faveur des déserteurs. — Équipages de ligne. 246
- II. — Levée permanente et autres modifications apportées à la loi du 3 brumaire an IV, de 1835 à 1896. — Inconvénients des levées périodiques. — La levée permanente (circulaire du 9 avril 1835). — Obligation de constituer des dépôts. — Levées extraordinaires au moment de la guerre de Crimée. — Garanties données aux inscrits maritimes : réduction de leurs obligations militaires, sursis, de-
vancement d'appel, congés, remplacement. — Amélioration de leur sort : indemnités de route et de séjour ; solde ; pensions de demi-solde ; établissement des pupilles de la marine ; adoucissement des peines disciplinaires. — Mesures prises à l'égard de la marine marchande : Règles posées pour le rapatriement des matelots et la composition des équipages. Primes de navigation. . . . 274

III. — Loi du 24 décembre 1896. — Nécessité d'un remaniement législatif de l'inscription maritime.	
— Travaux préparatoires de la loi de 1896. — Analyse de cette loi. — Textes législatifs complémentaires : engagements volontaires pendant la durée de la guerre ; corps de marins indigènes. — Amélioration du sort du matelot : solde, peines disciplinaires, hygiène, pensions de demi-solde. — Mesures prises à l'égard de la marine marchande : composition des équipages, rapatriement des matelots ; primes	296

CHAPITRE VIII. — Législation comparée 319

I. — Allemagne. — Principe du recrutement : analogue à celui de l'armée de terre. — Engagés volontaires. — Ecole des mousses. — Solde, nourriture, privilèges divers.	320
II. — Angleterre. — Principe du recrutement : engagements volontaires. — Solde, habillement, nourriture, pensions. — Réserve de la flotte. . .	323
III. — États-Unis. — Principe du recrutement : engagements volontaires.	330
IV. — Italie. — Principe du recrutement : inscription maritime	332
V. — Autres nations. — Autriche-Hongrie ; Brésil ; Espagne ; Norvège ; Portugal ; Russie ; Suède . .	334

CHAPITRE IX. — Critique de l'Inscription maritime . . 339

I. — L'inscription maritime et la marine militaire.	
— Les inscrits maritimes ont-ils une aptitude particulière à servir sur la flotte ? — Ne sont-ils pas inférieurs au premier conscrit venu en ce qui concerne le recrutement des spécialités ? — L'inscription maritime fournit-elle à la flotte des hommes	

astreints à un service d'assez longue durée et en nombre suffisant? — Ne présente-t-elle pas l'avantage de fournir à la flotte une réserve considérable? — Offre-t-elle des avantages en cas de tension politique et au point de vue de la mobilisation? — La levée individuelle, permanente, n'est-elle pas un contresens militaire? 340

II. — L'inscription maritime et l'industrie maritime. Obligation pour les armateurs de prendre les trois quarts de leurs équipages parmi les inscrits. — Obligation pour les armateurs de rapatrier les matelots délaissés hors de France. — L'inscription maritime prive-t-elle le commerce maritime de représentants à l'étranger et empêche-t-elle les armateurs d'acquérir les connaissances nécessaires? L'inscription n'est-elle pas favorable à la marine marchande en habituant les gens de mer à la discipline et en développant leurs aptitudes professionnelles pendant leur service militaire? — Transformation de la pêche dans les eaux territoriales en une espèce de monopole en faveur des inscrits 353

III. — L'inscription maritime et les inscrits. — Charges imposées aux inscrits. — Obligations militaires. — Discipline spéciale à bord des navires de commerce; découle-t-elle de l'inscription? — Privilèges accordés aux inscrits: dans la vie civile; dans la vie militaire. — Revendications des inscrits: discipline à bord des navires marchands; droit de grève; pensions de demi-solde; réduction de la durée du service militaire 359

IV. — L'inscription maritime et le budget. — En apparence, l'inscription maritime est un mode de recrutement économique; en réalité, elle est le prétexte des primes accordées à la marine marchande. 374

V. — L'inscription maritime au point de vue social et économique. — Le régime protecteur, issu de l'inscription maritime, manifestation du socialisme d'État. — L'État exposé à la tentation de faire des emprunts forcés à la Caisse des Invalides et à celle de Prévoyance. — Les gens de mer habitués à considérer l'Etat comme une Providence et à vivre dans l'insouciance.	376
PIÈCES JUSTIFICATIVES	387
BIBLIOGRAPHIE des principaux manuscrits et ouvrages consultés	443

